




ČISTOPIS DOKUMENTACE 11/2020

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:		Název změny:			Datum:		Provedl:		Podpis:										
Investor:			Objednatel:			Korespondenční adresa:													
			Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1			Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9													
Sdružení MP+SP- Horažďovice - Koterov			Společník ve sdružení a zpracovatel části dokumentace:			SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz													
METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz								Souprava číslo:											
HIP:		Podpis:		Název a účel díla:															
Ing. Jan Nosek tel.: 296 154 221				Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)															
Specialista: neobsazeno																			
Stupeň: DUR																			
Zpracovatelské středisko: S-60 DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: 296 154 247			Název části díla:					B.											
Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal			Podpis:		Souhrnná technická zpráva														
Odpovědný projektant: Ing. Jan Nosek			Podpis:		obsahuje části: B.1, B.2 kromě B.2.8, B.3, B.5, B.7, B.9 části B.2.8, B.4, B.6, B.8 doloženy samostatně														
Vypracoval: Ing. Jan Nosek			Podpis:		Název přílohy:					Změna:									
Kontroloval: Ing. Jan Nosek			Podpis:																
Skart. znak: V/2041		Datum: 11/2020							Číslo příl.:										
Počet formátů: 181 x A4		Měřítka: -		IČD:		18		7413		02		00		00		00		001	

Obsah:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	3
B.1 Popis území stavby	3
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území,	3
b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,	3
c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,	6
d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	7
e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,	35
f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,	35
g) ochrana území podle jiných právních předpisů,	36
h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	37
i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	37
j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	38
k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,	38
l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,	39
m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje,	40
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo,	40
o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.	40
B.2 Celkový popis stavby	46
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	46
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,	46
b) účel užívání stavby,	46
c) trvalá nebo dočasná stavba,	46
d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních).	46
e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,	46
f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	46
g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů	46
h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.,	46
i) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,	47
j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,	48
k) orientační náklady stavby.	48
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	48
B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	48

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,	48
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	49
c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem ...	50
d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	50
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	50
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	51
a) Ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení.....	51
b) Ochrana proti vlivu bludných proudů.....	52
B.2.6 Základní popis technologických objektů.....	52
a) D.1.1. Železniční zabezpečovací zařízení	52
b) D.1.2. Železniční sdělovací zařízení	54
c) D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT	64
d) D.1.4 Ostatní technologická zařízení	68
B.2.7 Základní popis stavebních objektů.....	69
a) D.2.1. Inženýrské objekty	69
b) D.2.2. Pozemní stavební objekty.....	150
c) D.2.3. Trakční a energetická zařízení	161
d) D.2.4. Ostatní stavební objekty	170
B.2.8 Zásady požárně – bezpečnostního řešení stavby	171
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	171
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	171
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	172
a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží	172
b) Ochrana před bludnými proudy	172
c) Ochrana před technickou seismicitou	172
d) Ochrana před hlukem	172
e) Protipovodňová opatření	172
f) Ochrana před ostatními účinky.....	172
B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu	173
B.4 Dopravní řešení, provozní a dopravní technologie	173
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	173
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí.....	175
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	179
a) Zóny havarijního plánování	179
b) Řešení zásad prevence závažných havárií.....	179
c) Zařízení civilní ochrany	179
B.8 Zásady organizace výstavby.....	180
B.9 Celkové vodohospodářské řešení.....	180

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby

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

Území předkládané liniové stavby se rozkládá od hranice Plzeňského a Jihočeského kraje v blízkosti Horažďovic po jižní okraj města Plzně v prostoru městské části Koterov. V úseku Horažďovice předm. – Nepomuk je trať vedena územím Blatenské pahorkatiny, kde v ŽST Pačejov překonává nejvyšší bod celé trati a odkud klesá dále směrem k Nepomuku a Plzni. V úseku od Nepomuku do Plzně je přirozenou osou území řeka Úslava, jejíž tok železniční trasa sleduje, současně v tomto úseku překonává několik jejích přítoků. Území má celkově v jižní části charakter pahorkatiny, která blíže k Plzni přechází do vrchoviny. Celkově v území převažuje zemědělsky využívaná orná půda. Kontakt stavby s lesními celky je ojedinělý. Jedinou lokalitou, kdy trať prochází rozsáhlejším lesním celkem je úsek mezi zast. Srby a ŽST Ždírec u Plzně.

Z hlediska zastavěnosti se v celém řešeném úseku vyskytují izolované sídelní celky. V jižní části úseku je vzdálenost mezi těmito celky větší, postupně v severní části území se vzdálenost mezi jednotlivými sídly zmenšuje, avšak sídla zůstávají navzájem izolována pásem volné krajiny. Ke splynutí do souvislé aglomerace zde nedochází. Menší sídla si uchovávají venkovský ráz a rozmanitost. Větší sídla mají již charakter typický pro městskou zástavbu, včetně částí, které jsou vysloveně průmyslové a které často leží v blízkosti železniční trati.

Území je mimo sídelní celky využíváno téměř výhradně k zemědělské produkci. Jiné využití je ojedinělé.

Trať samotná byla již historicky navržena ve stopě, která minimalizovala zemní práce a co nejvíce se přimykala k reliéfu. Přesto bylo nezbytné v některých terénně náročnějších lokalitách otevřít hlubší zářezy (např. Mileč, Srby), nebo naopak plochá údolí překonat pomocí vysokých násypových těles (např. Zdemyslice). Přes tyto skutečnosti trasa splývá i díky přirozenému ozelenění tělesa s krajinou a nepůsobí v ní cizorodě.

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

Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR) jsou krajským nástrojem územního plánování, který dle stavebního zákona určuje požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezuje plochy a koridory nadmístního významu a stanovuje požadavky na jejich využití. Jde zejména o plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby a opatření. ZÚR dále zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly uvedené v PÚR a určují strategii pro jejich naplňování. ZÚR pořizuje krajský úřad a jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. ZÚR Plzeňského kraje jsou platné ve znění Aktualizace č. 1,2 a 4 vydané usnesením zastupitelstva Plzeňského kraje č. 920/18 dne 17.12. 2018.

Platné ZÚR Plzeňského kraje vymezují v oblasti dotčené železniční tratí 190 Rozvojové osy OR2 Plzeň – Nepomuk – hranice kraje (včetně rozvojových území Blovice, Nepomuk a Kasejovice) vedenou podél silnice I/20 a OR8 Klatovy – Horažďovice – hranice kraje (včetně rozvojových území Horažďovice a Nalžovské Hory) vedenou podél silnice I/22. Dále je vymezena Specifická oblast SON9 Plánicko – Nepomucko ležící mezi Rozvojovými osami OR2, OR3 a OR8, vyznačující se nízkou úrovní udržitelného rozvoje (propad z hlediska ekonomického i z hlediska soudržnosti obyvatelstva není dostatečně vyvažován kvalitou životního prostředí a oblast je tak ohrožena odlivem obyvatelstva a dalšími strukturálními problémy). Zlepšení dopravní infrastruktury, zejména železniční, by v těchto osách a oblastech mělo přispět k rozvoji podnikatelských aktivit a rozvoji osídlení s cílem zajištění hospodářského růstu, při současném zabezpečení ochrany životního prostředí, a tím podpořit zajištění udržitelného rozvoje.

Úpravy železniční tratě jsou v ZÚR vedeny jako veřejně prospěšná stavba pod následujícím označením:

ZD190/01 - trať č. 190 – úsek Plzeň – Nepomuk, zdvojkolejnění a směrová rektifikace

ZD190/02 - trať č. 190 - úsek Horažďovice-Předměstí – hranice kraje, zdvojkolejnění a směrová rektifikace

Řešený úsek tratě leží v následujících katastrálních územích:

1. Horažďovice
2. Babín u Horažďovic
3. Velký Bor u Horažďovic
4. Horažďovická Lhota
5. Jetenovice
6. Pačejov
7. Olšany u Kvášňovic
8. Milčice
9. Kovčín
10. Nekvasovy
11. Záhoří u Milče
12. Maňovice
13. Mileč
14. Želvice
15. Třebčice
16. Dvorec
17. Klášter u Nepomuka
18. Vrčeň
19. Srby nad Úslavou
20. Měcholupy u Blovic
21. Žďár u Blovic
22. Ždírec u Blovic
23. Vlčice u Blovic
24. Hradiště u Blovic
25. Blovice
26. Zdemyslice
27. Žákava
28. Nezvěstice
29. Olešná u Nezvěstic
30. Štáhlavice
31. Štáhlavy
32. Starý Plzenec
33. Sedlec u Starého Plzeňce
34. Koterov

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor Regionálního rozvoje, v koordinovaném stanovisku č.j. PK-RR/1764/23 ze dne 27.04.2023 uvádí z hlediska posouzení souladu záměru s jednotlivými územně plánovacími dokumentacemi obcí, které jsou záměrem dotčeny:

Posuzovaný Záměr se nachází na území 22 obcí – Horažďovice, Velký Bor, Pačejov, Olšany, Myslív, Kovčín (SO ORP Horažďovice), Nekvasovy, Mileč, Třebčice, Nepomuk, Vrčeň, Klášter, Srby, Měcholupy (SO ORP Nepomuk), Ždírec, Blovice, Zdemyslice, Žákava (SO ORP Blovice), Nezvěstice, Štáhlavy, Starý Plzenec a Plzeň (SO ORP Plzeň). Žádnou platnou územně plánovací dokumentaci nemají obce Olšany a Kovčín, umístění Záměru včetně navazující dopravní či technické

infrastruktury je tak přípustné za použití § 18 odst. 5 stavebního zákona. Platné územní plány a jejich soulad se záměrem jsou vyhodnoceny níže:

- **SO ORP Horažďovice**

- **ÚP Horažďovice** ve znění změn 1B a 1C – záměr je částečně zohledněn v územním plánu pod označením DZ-N-36/6, a to v úseku 288,1 – 288,8 km. Stávající drážní pozemky jsou zahrnuty do ploch železniční dopravy stabilizované s přípustným využitím pro stavby související s železniční dopravou, a dále pro technickou infrastrukturu či zeleň. V okolních plochách s rozdílným způsobem využití není zakázáno umísťovat stavby dle § 18 odst. 5, tj. je možné umísťovat související dopravní či technickou infrastrukturu.
- **ÚP Pačejov** ve znění změny č. 1 – koridor pro záměr byl vymezen jako veřejně prospěšná stavba WD 3 o šířce 200 m s předpokladem pro modernizaci a rektifikaci oblouků. Stávající drážní pozemky jsou zahrnuty do ploch železničních DZ s hlavním využitím pro stavby, zařízení a vybavení železniční dopravy, a to včetně náspů, těles tratí, zeleně a nezbytné technické infrastruktury.
- **ÚP Myslív** ve znění změny č. 1 – koridor pro záměr byl zúžen do stávající trasy železnice do ploch dopravní infrastruktury železniční, a to bez stanovení konkrétních regulativů s předpokladem zachování stávající funkce. Východně od železniční trati se nachází regionální biocentrum RB 865, které je zahrnuto do ploch nezastavěného území přírodního s přípustným využitím pro liniovou dopravní a technickou infrastrukturu za podmínek stanovených orgánem ochrany přírody a krajiny.
- **ÚP Kovčín** – koridor pro záměr byl zúžen do stávající trasy železnice do ploch dopravní infrastruktury železniční s přípustným využitím pro dopravní a technickou infrastrukturu, zeleň či železniční zastávku. V navazujících plochách, kam budou umístěny především dopravní stavby zlepšující rozhledové poměry u železničních přejezdů, tj. v plochách nezastavěného území a v plochách ÚSES, je přípustné umísťovat jak dopravní, tak nezbytnou technickou infrastrukturu.

- **SO ORP Nepomuk**

- **ÚPNSÚ Nekvasovy** – železnice prochází obcí mimo zastavěné území, proto lze záměr na dopravní i technickou infrastrukturu považovat za záměr v souladu s § 18 odst. 5 stavebního zákona. Jelikož není koridor z nadřazené územně plánovací dokumentace dosud převzat a zpřesněn, je možné rozhodovat o změnách v území na základě ZÚR PK dle § 54 odst. 5 stavebního zákona.
- **ÚP Mileč** ve znění změny č. 1 - koridor pro záměr byl zúžen do stávající trasy železnice v rámci ploch dopravní infrastruktury železniční, s přípustným využitím pro dopravní i technickou infrastrukturu, včetně náspů, zářezů, opěrných zdí či mostů, a dále pak doprovodná či izolační zeleň. Navazující objekty pak budou umístěny do souvisejících ploch zemědělských a ploch smíšených nezastavěného území, kde je přípustná dopravní i technická infrastruktura.
- **ÚP Třebčice** – koridor pro záměr na železniční trati č. 190 byl zúžen do šířky dle drážních pozemků a je vymezen jako koridor veřejně prospěšné stavby T-kDIž 01. Navazující dílčí projekt na modernizaci žel. trati Nepomuk – Blatná není v územním plánu řešen, ale není s ním v rozporu.
- **ÚP Nepomuk** ve znění změny č. 2 - koridor pro záměr byl zúžen v rámci stávající trasy železnice do ploch a koridorů železnice, a to jako veřejně prospěšná stavba VPS.DI.24. Navazující stavby byly koordinovány se Záměrem již během přípravy územního plánu a jsou s ním v souladu. Předpokládá se přestavba železničního přejezdu severně od nádraží, jižně od nádraží dojde k mimoúrovňovému řešení. Bude zavedena vlečka do průmyslového areálu.

- **ÚP Vrčeň** – na západním okraji správního území obce je převzat koridor o šíři 200 m pro zdvojkolejnění a rektifikaci železniční tratě č. 190 jako veřejně prospěšné stavby K01 a K02, a to v souladu se ZÚR PK.
- **ÚP Klášter** – koridor pro provedení záměru je vymezen primárně ve stávajících plochách dráhy, územní plán však obsahuje i návrhovou plochu pro veřejně prospěšnou stavbu východně od stávajícího vedení trati pod označením VD-1.
- **ÚP Srby** – koridor pro provedení Záměru je vymezen a zúžen, obsahuje i dílčí projekty např. pro přístupové komunikace v okolí či přesunutí železniční zastávky.
- **SO ORP Blovice**
 - **ÚP Ždírec** – zakreslen koridor o šíři 200 m se zúžením v zastavěném území obce pod označením jako veřejně prospěšná stavba WD Z17 pro zdvojkolejnění a směrovou rektifikaci.
 - **ÚP Blovice** ve znění změny č. 1 - zakreslen koridor o šíři 200 m se zúžením v zastavěném území města pod označením P-501-0(W) pro zdvojkolejnění a směrovou rektifikaci. Řešení navazujících investic v okolí Záměru není v rozporu s územním plánem.
 - **ÚP Zdemyslice** – zakreslen koridor o šíři 200 m se zúžením v zastavěném území obce pro veřejně prospěšnou stavbu VPS-VDIŽ 01. Záměr vystupuje z ploch dráhy na jižní straně obce východně, na severní straně pak západně z důvodu napřímení oblouků, aniž by vystupovali z vymezeného koridoru
 - **ÚP Žákava** ve znění změny č. 2 - zakreslen koridor o šíři 200 m se zúžením v zastavěném území obce pro veřejně prospěšnou stavbu P-501-W.
- **SO ORP Plzeň**
 - **ÚP Nezvěstice** – územní plán obsahuje koridor pro realizaci Záměru, o to především ve stabilizovaných pozemcích dráhy i několika dílčích pozemcích v návaznosti. Výše uvedené je pak zahrnuto do seznamu veřejně prospěšných staveb pod označením WD2. Kromě zdvojkolejnění dojde k dílčím úpravám v navazující dopravní infrastruktuře bez ukotvení v ÚP jako rekonstrukce stávajících objektů.
 - **ÚPNSÚ Štáhlavy** ve znění změny č. 2 – je respektován požadavek na výhledové zdvojkolejnění železniční trati č. 190
 - **ÚPNSÚ Štáhlavice** ve znění změny č. 2 – koridor zde není nijak řešen ani zakreslen, v tomto území se použije rozhodování v území dle platných ZÚR PK
 - **ÚP Starý Plzenec** – vymezen koridor X01 v ploše dráhy, který je rozšířen především mimo zastavěné území jako veřejně prospěšná stavba pod označením VPS VD.k01. Územní plán počítá i s realizací doprovodné stavby pro přestavbu křižovatky v prostoru pod viaduktem na 340. km.
 - **ÚP Plzeň** ve znění změny č. 1 – záměr je vymezen jako koridor pro železniční infrastrukturu DŽ 4 a zároveň jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu Ž-4. Části Záměru, které zasahují mimo výše uvedené koridory, spadají do ploch s rozdílným využitím, ve kterých je přípustné umisťovat stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Případné zásahy do ploch územního systému ekologické stability je nutno projednat s příslušným dotčeným orgánem.

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

Rozhodnutí nebyla vydána.

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

ČESKÉ DRÁHY, A.S., generální ředitelství

Souhrnné stanovisko č.j. 2498/23-O32-040 ze dne 21.08.2023

Podmínky stanoviska Regionální správy majetku Praha (stanovisko č.j. 1725/2023-RSMPHA ze dne 10.08.2023)

Technické podmínky:

3.1 Pozemky pro stavbu, včetně zařízení staveniště a přístupových cest, budou protokolárně předány správcem panem Novákem, tel.: 724 269 210 a to nejpozději 14 dní před zahájením stavby. Majetek ve správě RSM Praha nesmí být stavebními pracemi bez předcházející dohody se správcem ohrožen ani nesmí být omezena jeho funkčnost.

3.2 Zároveň požadujeme přizvat správce ke kontrole pozemků s protokolárním předáním po dokončení stavebních prací. Ke dni předání musí být majetek ČD, a. s. ve správě RSM Praha uveden do původního stavu. Tento protokol není podklad ke kolaudaci stavby. Souhlas s kolaudací stavby bude vydán referentem správy majetku panem Zítkou, tel.: 702 251 564, e-mail: zitka@rsm.cd.cz na základě souhlasu správce a splnění majetkoprávních podmínek výše uvedených.

Splnění podmínek 3.1–3.2 zajistí zhotovitel stavby.

3.3. Požadujeme vymístit všechny trvalé zábory mimo pozemek p.č. 626/34, k.ú. Starý Plzenec, vyjma SO 13-50-05 Starý Plzenec, dešťová kanalizace ŽST v km 339,395 a SO 13-54-02 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 339,397.

Podmínka byla zapracována do dokumentace.

3.4. Upozorňujeme na skutečnost, že vlastníkem budovy na pozemku p.č. st. 469, k.ú. Nezvěstice je třetí osoba. Před prodejem pozemku musí investor doložit kupní smlouvu na stavbu nacházející se na pozemku nebo jiný způsob vypořádání předkupního práva.

3.5. Upozorňujeme na skutečnost, že studny na pozemcích p.č. 670/24, k.ú. Nezvěstice a p.č. 133/51 k.ú. Dvorec nejsou ve vlastnictví ČD, a.s.

3.6. Před zahájením stavby je nutné, aby investor vyhotovil oddělovací geometrické plány na nové vybudované zpevněné plochy, podchody, mosty a chodníky a následně žádal o odprodej těchto oddělených pozemků.

3.7. Požadujeme vymístit veškeré dočasné i trvalé zábory mimo pozemky p.č. 1364/31 a p.č. 1271, vše k.ú. Pačejov. Pozemky jsou v současné době předmětem prodeje v rámci stavby „Obratiště autobusů v ulici 111/18614 podél žst. Pačejov“.

Podmínka byla zapracována do dokumentace.

3.8. Upozorňujeme, že dojde k oddělení části pozemku p.č. 133/26, k.ú. Dvorec dle geometrického plánu č. 84-98/2023 (viz příloha). Vznikne tak nový pozemek p.č. 133/97, k.ú. Dvorec. Nově vzniklý pozemek bude předmětem prodeje městu Nepomuk. V případě zasažení nově vzniklého pozemku požadujeme doložit souhlas budoucího vlastníka.

3.9. V dalším stupni dokumentace požadujeme jasně definovat budoucího vlastníka či správce u všech stavebních objektů (SO a PS).

3.10. Stavební objekt SO 11-50-06 není uveden v žádné části předložené dokumentace, vyjma majetkového elaborátu. Požadujeme jeho doplnění v dalším stupni.

Podmínky 3.9–3.10 budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

3.11. U pozemků p.č. 315/5, k.ú. Blovice, p.č. 290/1 a p.č. 290/4, k.ú. Nezvěstice, p.č. 256/7 a p.č. 626/15, k.ú. Starý Plzenec a p.č. 120/5, k.ú. Ždírec u Blovic bude nutné provést změnu UMVŽST z důvodů majetkoprávního vypořádání způsobeného vznikem majetku třetích stran. Dále bude nutné provést změnu UMVŽST u objektu na pozemku p.č. st. 273, k.ú. Blovice „Blovice, Útulek, ST útulek /býv. Stavědlo č.1/“ IC 5000197329. Tento objekt je určen k převodu do vlastnictví Správy železnic, s.o. a v rámci stavby je navržen k demolici. K demolici byl vydán Drážním úřadem souhlas s odstraněním stavby č.j. DUCR-76971/22/MI, dne 14.12.2022.

3.12. Upozorňujeme na skutečnost, že na pozemku p.č. 133/26, k.ú. Dvorec je stavba v kolizi s plánovanou stavbou třetí strany. K této stavbě je evidována složka TS-VB 2020/0248 (viz příloha).

3.13. Souhlas vlastníka podle Hlavy VII, §184a Stavebního zákona bude vydán Odborem správy a rozvoje majetku (032) Generálního ředitelství ČD, a.s.

Ostatní podmínky:

4.1. Bude dodržena veškerá platná legislativa na ochranu životního prostředí, zejména zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nesmí dojít ke znečištění pozemků ve vlastnictví ČD, a.s. stavební činností. Po ukončení veškerých prací musí být pozemky předány uklizené. Stávající ozeleněné plochy budou v případě poškození znovu zatravněny. Během realizace stavby bude dodržován Standard péče o přírodu a krajinu AOPK ČR: Ochrana dřevin při stavební činnosti SPPK A01 002. Jakýkoli zásah do zeleně rostoucí na pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. (kácení, ořezy apod.) bude předem konzultován s ekologem RSM Praha, pracoviště Plzeň. K případnému kácení dřevin je nutný souhlas ČD, a.s., který bude vydán samostatně po doložení uživatelského vztahu k dotčeným pozemkům. Na základě souhlasu lze pak žádat o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les příslušný orgán ochrany přírody.

4.2. Odpady budou likvidovány dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů a na náklady stavebníka. Po dokončení veškerých stavebních prací musí být pozemky náležitě upraveny, odpad a přebytečný materiál odvezen. Pokud dojde ke kontaminaci pozemků ropnými deriváty v průběhu stavby, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci.

Připomínka odboru provozu osobní dopavy O16

Žádáme Vás, aby se v dokumentaci k připomínkám nevyskytovaly údaje o počtech cestujících, které poskytly ČD, a.s. jako „chráněný údaj“ a ochrana takovýchto údajů se řídí dokumentem „Dohoda o mlčenlivosti, ochraně informací a zákazu jejich zneužití“. Tyto údaje mají sloužit jako podklad pro zpracování ekonomického hodnocení nebo pro zpracování dopravní a provozní technologie. Pokud je někde nutné uvést zdrojová data, pak tedy pouze v neveřejné části, která je přístupná pouze úzké skupině hodnotitelů.

Připomínka byla zpracována do dokumentace.

**KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor dopravy a silničního hospodářství
rozhodnutí č.j. PK-DSH/3733/23 ze dne 05.04.2023**

Povoluje se souhlasem vlastníka (správce) silnice 1/29, Ředitelství silnic a dálnic ČR s č.j. RSD-196795/2022-4/19-139/Kol ze dne 29. 03. 2023, zvláštní užívání silnice 1/19, v obci Plzeň, p.č. 5378/1, k.ú. Plzeň za účelem uložení inženýrské sítě - SO 11-50- 04 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace 1/19 v žel. km 332,323; SO 11-50-02 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,325-332,390; v rámci akce „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)“, za těchto podmínek:

1) Vedení bude umístěno v souladu s předloženou projektovou dokumentací pro územní

řízení pro stavbu „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň- Koterov (mimo)“, zpracovanou právnickou osobou Metroprojekt Praha a.s., Argentinská 1621/36, Praha 7- Holešovice, 170 00, IČ 45271895.

- 2) Budou dodrženy podmínky stanovené vlastníkem (správcem) silnice I. tř. Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Plzeň ze dne 29. 03. 2023, pod č.j. RSD- 196795/2022-4/19-139/Kol - inženýrská síť bude uložena s min. krytím nad uloženou inženýrskou sítí 120 cm pod nivelitou vozovky,

Řešeno v SO 11-50-02 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,325 - 332,390 a SO 11-50-04 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace I/19 v žel. km 332,323

- 3) provedení bude realizováno příčným výkopem o délce cca 12 bm a podélným výkopem o délce cca 89 bm,

Řešeno v SO 11-50-02 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,325 - 332,390 a SO 11-50-04 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace I/19 v žel. km 332,323

- 4) Souhlas je vydán na dobu životnosti inženýrské sítě.

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor dopravy a silničního hospodářství
rozhodnutí č.j. PK-DSH/5007/23 ze dne 13.04.2023

vydává souhlasné závazné stanovisko k umístění stavebního záměru a provádění stavby „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)“, která řeší stavbu v ochranném pásmu silnice I/20, v úseku km 115,75, most 20-048 (silniční nadjezd silnice I/20), k.ú. Třebčice, za splnění následujících podmínek:

- stavební záměr bude umístěn a stavba bude prováděna podle projektové dokumentace, zpracované společností Metroprojekt Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895, datum 11/2020.

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor dopravy a silničního hospodářství
vyjádření č.j. PK-DSH/4544/23 ze dne 14.04.2023

Pokud si stavební úpravy na silnici I/19, vyžádají omezení silničního provozu, tj. dojde k omezení silničního provozu, kdy bude nutné stanovit přechodnou úpravu provozu na silnici I/19, stavebník (potažmo zhotovitel) stavby před zahájením realizace stavebních prací si požádá o stanovení přechodné úpravy provozu na silnici I/19, z důvodu omezení provozu, za účelem realizování stavebních prací a to v souladu s ust. § 77 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, po předchozím projednání s dotčeným orgánem, tj. Policií ČR.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

V případě nutnosti uzavírky silnice I/19, stavebník (potažmo zhotovitel) stavby před zahájením realizace stavebních prací si požádá u zdejšího odboru dopravy a silničního hospodářství v souladu s ust. § 24 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů o povolení (rozhodnutí) uzavírky silnice I/19, a zároveň omezení provozu na pozemní komunikaci silnice I/19 projedná s příslušným orgánem Policie ČR, aby jako dotčený orgán posoudil, předmětnou uzavírku silnice I/19 z hlediska vlivu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor regionálního rozvoje
Koordinované stanovisko č. j. PK-RR/1764/23 ze dne 27.4.2023

Souhlas se uděluje za těchto podmínek vyplývajících ze souhlasného závazného stanoviska Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru životního prostředí, oddělení lesnictví a myslivosti ze dne 24.02.2023, č.j.: PK-ŽP/690923:

1. Stavba bude umístěna dle předložené projektové dokumentace „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)“ (dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby - DÚR, zhotovitel: SUDOP PRAHA, a. s. a METROPROJEKT, a. s., zhotovení 11/2020), která byla součástí žádosti a je součástí spisové dokumentace,
2. Tento souhlas se vztahuje výhradně na tento stavební záměr.
3. Platnost tohoto souhlasu je pouze po dobu platnosti vydaného rozhodnutí dle zvláštního předpisu (zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů).

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor životního prostředí**Závazné stanovisko č. j. PK-ŽP/14404/23 ze dne 21.09.2023**

Souhlas se uděluje za těchto podmínek:

1. Stavba bude umístěna dle předložené projektové dokumentace „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) — Plzeň-Koterov (mimo)“ (dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby - DÚR, zhotovitel: SUDOP PRAHA, a. s. a METROPROJEKT, a. s., zhotovení 11/2020, aktualizace 7/2023), která byla součástí žádosti a je součástí spisové dokumentace.

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE, odbor životního prostředí**Jednotné závazné stanovisko č. j. PK-ŽP/6648/23 ze dne 27.11.2023**Podmínky souhlasu k povolení zásahu do významných krajinných prvků dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“)

- i) Stavební práce budou probíhat mimo období od 1. 3. do 31. 5. kalendářního roku.
- ii) V průběhu realizace stavby bude funkčními technickými opatřeními zabráněno úniku škodlivých látek do dotčených vodních toků a přilehlých údolních niv.
- iii) Stavební materiál nebude ukládán na břehy dotčených vodních toků ani v přilehlých údolních nivách.
- iv) Před začátkem stavebních prací bude označeno území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce s populací prstnatce májového tak, aby v tomto území nedocházelo k pojezdům stavební techniky, pohybu osob provádějících stavební práce a byť jen dočasnému ukládání stavebních materiálů či stavebních odpadů.
- v) Během výstavby je nutné plánovat vedení přístupových cest s ohledem na co nejmenší možné dotčení VKP. Přístupové cesty budou zpevněny pouze dočasně a po ukončení stavebních prací bude terén uveden do původního stavu.
- vi) Pohyb stavební techniky v korytě vodních toků bude omezen jen na nezbytné minimum. Přejezdy vodních toků lze realizovat pouze v příčném směru v případě, že není možné překonat vodní toky po stávajících brodech či mostech.
- vii) Zemina z míst s výskytem vlčího bobu mnoholistého, topinamburu hlíznatého, celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.
- viii) Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě zjištění či vzniku nových ložisek jejich výskytu je nezbytné tyto druhy účinně okamžitě likvidovat.
- ix) V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře ponechávat přirozený povrch.

Splnění podmínek zajistí zhotovitel stavby.

Podmínky souhlasu s povolením kácení dřevin a zapojených porostů dřevin dle § 8 odst. 6 ZOPK

- i) Kácení bude provedeno v období vegetačního klidu, tj. od 1. 11. do 31. 3. kalendářního roku.
- ii) V případě výjimečného kácení mimo navržené období z důvodu návaznosti jednotlivých stavebních prací, které nebylo možné předem předpokládat, je ve všech případech nutná přítomnost biologického dozoru stavby, který provede kontrolu dřeviny, z níž vyplyne, že kácením nebude dotčen aktivní hnízdní nebo rozmnožovací biotop živočichů (zejm. ptáků).
- iii) Kácení je možné provést až po nabytí právní moci rozhodnutí příslušného úřadu, kterým bude povoleno záměr realizovat.
- iv) Do 10 dnů od ukončení kácení dřevin bude žadatel písemně o této skutečnosti informovat krajský úřad.
- v) Do dvou let od pokácení dřevin bude dle místních podmínek vyhodnocených biologickým dozorem stavby provedena náhradní výsadba dřevin ve formě liniové nebo skupinové roztroušené zeleně (stromořadí, remízky), popř. jako solitérní dřeviny na významných přírodních či historických místech ve volné krajině (např. křížky, kapličky), a to na pozemcích, které nejsou pozemky určenými k plnění funkcí lesa (dle zákona č. 289/1995 Sb.), v následujícím rozsahu a za následujících podmínek:
 - na každý kilometr stavby bude na správním území stavbou dotčených obcí vysazeno mimo zastavěné a zastavitelné plochy:
 - 45 listnatých stromů původních druhů dřevin o min. výšce kmene pod korunou 120 cm a obvodu kmene min. 6 cm měřeného ve výšce 120 cm; min. třetina budou dřeviny plodonosné ve formě vysokokmenu, výjimečně v odůvodněných případech polokmenu,
 - 350 keřů původních druhů dřevin o min. výšce 50 cm a min. 3 výhony, min. třetina budou keře plodonosné.
 - listnaté stromy budou po výsadbě ukotveny 3 kůly s min. 2 úvazky a individuální pletivovou ochranou kmene proti poškození zvěří; v případě skupinových výsadeb lze individuální ochranu nahradit vhodnou skupinovou ochranou (oplocenkou); technologie výsadby se bude řídit veřejně přístupným standardem Agentury ochrany přírody a krajiny (Výsadba stromů),
 - keře budou vysazovány po skupinách o min. 5 kusech ve sponu 1,5 m s vhodnou skupinovou ochranou (oplocenkou),
 - dřeviny budou vysazeny do jámy v šířce 1,5násobku kořenového systému či zemního balu,
 - kolem vysazených dřevin budou vytvořeny závlahové mísy a vytvářeny tak, aby voda stékala ke dřevině, následně bude na osázenou plochu rozprostřena vrstva mulče o min. výšce 5 cm,
 - dřeviny budou vysazeny v období od 1. 10. do 30. 4. kalendářního roku za klimaticky vhodných podmínek,
 - v liniových výsadbách budou nejméně každých 50 m instalovány odsedávky pro dravce (kůly ve tvaru „T“ zakončené příčným dřevem) převyšující provedené výsadby alespoň o 2 m,
 - o vysazené dřeviny bude pečováno po dobu 5 let od jejich vysazení (zálívka; výchovný řez; nahrazení uhynulé dřeviny dřevinou novou stejného druhu a velikosti, jako byla dřevina uhynulá),

- o provedení náhradní výsadby povede žadatel přehled s uvedením druhu dřeviny, obvodu kmínku, množství, parcelního čísla pozemku, zákres v situační mapě a fotodokumentace; tento přehled žadatel předá krajskému úřadu do 10 dnů od dokončení náhradní výsadby.

Splnění podmínek zajistí zhotovitel stavby.

Podmínky souhlasu se zásahem do krajinného rázu realizací předmětné stavby dle § 12 odst. 2 ZOPK, které se však nevztahují na objekty plnící výstražnou či informační funkci

- i) na povrchu vertikálních struktur (např. protihlukové, zárubní, opěrné stěny; mostní pilíře) mimo zastavěné území a zastavitelné plochy nebude použita lesklá či hladká úprava.

Bylo zapracováno do vyjmenovaných částí dokumentace.

Podmínky povolení výjimky dle § 56 odst. 1 a odst. 2 písm. c) ZOPK pro zvláště chráněný druh rostliny: chudina zední (*Draba muralis*) a zvláště chráněné druhy živočichů: čmelák (*Bombus* sp.), mravenec (*Formica* sp.), rak říční (*Astacus astacus*), rak kamenáč (*Austropotamobius torrentium*), vranka obecná (*Cottus gobio*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*), kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*), čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*), čolek velký (*Triturus cristatus*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), ťuhýk obecný (*Lanius collurio*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), dále jen „ZCHDRaŽ“, ze zákazů stanovených k ochraně ZCHDRaŽ uvedených v ust. § 49 odst. 1 a ust. § 50 odst. 1 a 2 ZOPK a to v místě stavby „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)“ stavbou dotčené lokální populace rušit a jedince těchto druhů v rozsahu nižších desítek kusů, popř. tisíce kusů (chudina zední), chytat, držet, přemísťovat za účelem provedení záchranného transferu, neúmyslně zraňovat nebo usmrctvat a škodlivě zasahovat do jejich přirozeného vývoje ničením nebo změnou jimi užívaného biotopu v rámci realizace předmětné stavby a po dobu jejího užívání

- i) Žadatel zajistí po celou dobu stavby pravidelný biologický dozor při provádění prací tak, aby byly předem minimalizovány nežádoucí střety se zájmy chráněnými ZOPK a bylo zajištěno funkční splnění podmínek provedení stavby stanovené tímto JZS. Odborně způsobilou osobou se pro účely tohoto rozhodnutí rozumí osoba, která má vzdělání v oboru zoologie a zkušenostmi s realizací všech uvedených opatření v podmínkách JZS, včetně transferů plazů a obojživelníků. Identifikační údaje o biologickém dozoru oznámí žadatel před zahájením stavebních prací na vyžádání krajskému úřadu. Oprávnění plynoucí z povolené výjimky může žadatel realizovat prostřednictvím jiných subjektů a na vyzvání krajského úřadu sdělí jejich základní identifikační údaje.
- ii) Stavební práce ve vodních tocích budou probíhat v období od 1. července do 31. října kalendářního roku za předpokladu, že teplota vody nepoklesne v průběhu prací pod 5°C. Před zahájením stavebních prací bude proveden průzkum a v případě nálezu ZCHDRaŽ bude proveden záchranný transfer na nejbližší vhodné stanoviště proti proudu toku, max. do vzdálenosti 1 km.

Splnění bodů i)–ii) zajistí zhotovitel stavby.

- iii) Na začátku a konci propustků nebudou umísťovány jímky a překážky vyšší než 10 cm.
- iv) V případě úpravy podmostí mostních objektů bude v maximální možné míře ponechán přirozený povrch terénu podmostí.
- v) U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, budou zachovány.

- vi) K opevňování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovnatinu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.
- vii) V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03; SO 06-20-06; SO 06-20-02; SO 06-20-01) jako povrchu podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04; SO 12-20-01; SO 10-20-01; SO 08-20-09; SO 04-20-03; SO 06-20-05) je nutné jako povrch břehů, břehových berm, resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek (nevhodná je dlažba, štěrk apod.).
- viii) V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění.

Body iii)–viii) byly zpracovány do dokumentace příslušných objektů.

- ix) V průběhu realizace stavby bude funkčními technickými opatřeními zabráněno úniku škodlivých látek do dotčených vodních toků a přilehlých údolních niv.
- x) Žadatel prostřednictvím biologického dozoru před zahájením stavby v biotopově vhodných úsecích provede myrmekologický průzkum a zajistí dočasné odborné zabezpečení hnízd mravenců r. Formica před zničením.
- xi) Žadatel prostřednictvím biologického dozoru v případě ohrožení hnízd stavbou zajistí transfer kolonií mravenců v souladu např. s metodikou: Formica, ZO ČSOP Formica Liberec, ročník 5, 2002. Transfer bude proveden na vhodné bezpečné stanoviště v blízkosti stavby určené biologickým dozorem. Odstranění hnízd je v případě jejich obnovy na stejném místě možné za stanovených podmínek provádět opakovaně.
- xii) Žadatel prostřednictvím biologického dozoru před zahájením stavby vyznačí reálná kolizní místa v celé trase stavby v blízkosti vhodných biotopů pro obojživelníky a plazy, na kterých budou po celou dobu probíhající stavební činnosti instalovány dočasné migrační zábrany proti jejich vniknutí do prostoru staveniště a bude prováděn monitoring a záchranný transfer v souladu s obecně používanými metodikami (např. „Bariéry proti vstupu obojživelníků do vozovky“, Rozínek R. 1999; „Záchranné transfery a reintrodukce“ Rozínek R. 1997, Průchodnost silnic a dálnic, Evernia, 2011).
- xiii) Migrační zábrany budou instalovány v roce zahájení prací v termínu před 1. březnem a budou udržovány funkční po celou dobu realizace stavby. Bude prováděn jejich monitoring a příp. transfer obojživelníků a plazů, kteří uvíznou podél zábran. Zábrany budou instalovány jako bez odchytové, v případě potřeby rozhodne na základě výsledků monitoringu biologický dozor o jejich doplnění o odchytové nádoby. Aktuální lokalizace a rozsah instalace zábran budou po dobu stavby oznamovány do 7 dnů od instalace krajskému úřadu.
- xiv) Migrační zábrany musí být z hladkého materiálu odolného proti povětrnostním vlivům, výška zábran nad povrchem terénu bude nejméně 50 cm. Spodní okraj zábran bude zapuštěn nebo přikrnut proti směru tahu. Zábrany budou uchyceny pevně na dřevěných kůlech o min. rozměru 4 × 4 cm (nebo min. průměru 4 cm) a zatlučených do země na opačné straně zábrany, než probíhá migrace obojživelníků. Vzdálenost mezi kůly může být maximálně 150 cm, v členitém terénu přiměřeně méně. V případě nutnosti odchytu a transferu budou použity plastové nádoby o výšce cca 30 cm nejlépe s víkem, do jehož středu je vyřezán otvor. Do vnitřku nádoby bude vložen mech, či vlhký substrát. Do dna nádob budou navrtány malé otvory pro odtok vody. Nádoby budou od sebe vzdáleny maxim. 20 m. Kontrola nádob bude prováděna 2 x denně brzy ráno a před setměním v období od 1. března do 30. dubna kalendářního roku, mimo toto období jedenkrát denně. V období hibernace 1. říjen – 15. únor kalendářního roku se kontroly neprovádí, nádoby se uzavřou. O průběhu odchytu a transferu bude odborně biologickým dozorem veden deník, ve kterém budou uvedeny zejména datum,

čas, místo, počet a druh odchycených a transferovaných jedinců, příp. další údaje. Deník bude žadatelem (popř. biologickým dozorem) na vyzvání předložen ke kontrole orgánům ochrany přírody.

- xv) Na osluněných místech bude vybudováno 10 zimovišť pro plazy (plazníky) v podobě skládaných, či sypaných suchých zídek, nebo v podobě rámců z kulatiny (d x š x v) 3 x 2 x 1 m s výplní z kořenů, kamení a zeminy. Umístění zimovišť bude v blízkosti stavby určené biologickým dozorem.

Splnění bodů ix)–xv) zajistí zhotovitel stavby.

- xvi) Transparentní plochy (např. u silničních nadjezdů, vstupů do podchodů) budou doplněny o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm z důvodu zamezení úhynu ptáku způsobeného nárazem do těchto ploch.

Bylo zapracováno do dokumentace příslušných stavebních objektů.

- xvii) Žadatel oznámí krajskému úřadu způsob a rozsah využití oprávnění plynoucí z povolené výjimky a splnění vyplývajících povinností každoročně vždy do 31. 12. kalendářního roku, v němž oprávnění plynoucí z této výjimky využíval, není-li stanoveno jinak. Oznámení musí obsahovat všechny rozhodné skutečnosti nezbytné k posouzení řádného splnění ukládané povinnosti, zejména datum a lokalizaci provedených opatření, výsledky všech prováděných monitoringů a transferů, prokazatelnou fotodokumentaci.
- xviii) Krajský úřad bude v místě stavby provádět kontroly plnění podmínek povolené výjimky, a to zejména v rámci kontrolních dnů stavby, o jejichž konání žadatel předem informuje krajský úřad a umožní mu účast na kontrolních dnech a poskytne nezbytnou součinnost. Kromě toho může krajský úřad vyzvat žadatele k účasti na kontrole plnění podmínek plynoucích z povolené výjimky a žadatel je povinen se kontroly zúčastnit a poskytnout součinnost.

LESY ČR, LS Klatovy

Vyjádření ke stavbě č. j. LCR220/002896/2022 ze dne 21.10.2022

Souhlasíme s umístěním stavby za podmínek:

1. bude sepsána smlouva o právu provedení stavby a smlouva nájemní
2. před zahájením stavebního řízení budeme přizváni k místnímu šetření
3. dojde k dočasnému odnětí dotčených částí z PUPFL
4. bude požadována náhrada za předčasné smýcení na základě znaleckého posudku
5. majetkoprávní vypořádání (formou úplatného převodu) bude předmětem dalšího jednání
6. část stavby prochází přírodním parkem Buková hora - zpracovatel zajistí vyjádření příslušných orgánů

Podmínky budou řešeny v následujícím stupni dokumentace.

LESY ČR, LS Přeštice

Vyjádření ke stavbě č. j. LCR217/001804/2022 ze dne 11.10.2022

Souhlasíme s umístěním stavby za podmínek:

1. bude sepsána smlouva o právu provedení stavby a smlouva nájemní
2. před zahájením stavebního řízení budeme přizváni k místnímu šetření
3. dojde k dočasnému odnětí dotčených částí z PUPFL
4. bude požadována náhrada za předčasné smýcení na základě znaleckého posudku
5. majetkoprávní vypořádání (formou úplatného převodu) bude předmětem dalšího jednání

Podmínky budou řešeny v následujícím stupni dokumentace.

MAGISTRÁT MĚSTA PLZNĚ, odbor životního prostředí
Koordinované závazné stanovisko č. j. MMP/250479/23 ze dne 6.6.2023

Uděluje dle ust. § 17 odst. 1 písm. a) zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, souhlas za podmínek:

1. Při stavbě bude postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění vody ve vodním toku a/nebo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.
Zajistí zhotovitel stavby.
2. Bude vypracován plán opatření pro případ havárie („Havarijní plán“) platný po dobu výstavby.
Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.
3. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní („Povodňový plán“) dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.
Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.
4. Správce toku Úslava a přítoků požaduje oznámit zahájení a ukončení prací v lokalitách, které se dotýkají vodních toků ve správě Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka - p. Jiří Panuška, tel.: 724268538.
Zajistí zhotovitel stavby.
5. Stavební materiál, nezbytný pro vlastní stavbu musí být zabezpečen, tak aby nemohlo dojít k jeho splavení do koryta vodního toku v případě zvýšených průtoků při příválových deštích, tání sněhu či odchodem ledu.
Zajistí zhotovitel stavby.

MĚSTO BLOVICE
Stanovisko č. j. MUBlov 15332/22 ze dne 26.9.2022

Požadavky na zapracování do projektové dokumentace stavby:

1. Rozšíření budované komunikace podél trati od silnice II/178, podél bývalé cihelny a ulic U Nádraží na 5,5m.
Komunikace tyto parametry splňuje v dílčích úsecích již v dokumentaci DUR, případné kompletní rozšíření bude řešeno v navazujícím stupni dokumentace.
2. Železniční vlečka je ve vlastnictví města Blovice; odborně ji bude provozovat SŽ pro využití pozemků města (bývalá manipulační plocha u vlečky) jako zařízení staveniště/meziskládky, případně v části pro skládku zeminy.
S využitím vlečky a navazující zpevněné plochy po dobu realizace stavby je uvažováno.
3. Po skončení stavby, požadujeme odstranění vlečky a s tím souvisí i „narovnání“ průběhu budované komunikace podél trati.
Odstranění vlečky bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
4. Požadujeme doplnit komunikační napojení areálu bývalé cihelny na budovanou komunikaci.
Napojení je řešeno v SO 09-30-02.
5. Požadujeme respektovat stávající kanalizaci v ulici U Nádraží.
Kanalizace je zachována a je napojena do nové dešťové kanalizace SO 09-50-06.

6. Žádáme o možnost napojení dešťových vod z areálu bývalé cihelny do dešťové kanalizace budované v rámci stavby modernizace trati.
Kanalizace je napojena do nové dešťové kanalizace SO 09-50-06.
7. Ulice Krátká a část ulice Klementova budou v dokumentaci pro stavební povolení uvedeny v pasportu komunikací a po realizaci stavby bude řešena jejich oprava z důvodu rušení komunikačního napojení ulice U Nádraží na silnici II/117.
Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.
8. Preferujeme v co nejmenší a pouze nezbytné míře zásah do pozemku st.p. 259 pro napojení místní komunikace Sýkorova ulice na silnici II/117.
Zásah byl redukován, ale trvá.
9. Požadujeme zachování vjezdů na přilehlé pozemky podél přeložky komunikace II/117 přes navržený chodník v úseku od křižovatky II/117 s ulicí Raušarovy sady— směr I/20. Požadujeme v tomto úseku řešit kolizi přeložky II/117 se vzdušným vedením ČEZ Distribuce a.s. a veřejným osvětlením.
Vjezdy na pozemky jsou zachovány, úprava ČEZ a VO je řešena v SO 08-53-06 a SO 08-56-05.
10. U nových mostních konstrukcí požadujeme zachovat dohodnuté podjezdové parametry.
Parametry podjezdové výšky do cca 3,9m na ul Setecká jsou zapracovány.

MĚSTSKÝ ÚŘAD BLOVICE, Odbor životního prostředí
Závazné stanovisko č. j. MUBlov 13788/22 ze dne 16.09.2022

Městský úřad Blovice, odbor životního prostředí jako orgán ochrany ovzduší nemá k akci „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)“ žádné připomínky, za předpokladu, že budou respektována ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

MĚSTSKÝ ÚŘAD BLOVICE, Odbor životního prostředí
Závazné stanovisko č. j. MUBlov 13788/22/3 ze dne 16.9.2022

Souhlasné závazné stanovisko hlediska nakládání s odpady vznikajícími při realizaci akce dle projektové dokumentace „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“ při splnění následujících podmínek:

1. Po skončení akce bude předložen doklad o likvidaci odpadů vzniklých při realizaci stavebních prací a odstranění staveb v území ORP Blovice.
Zajistí zhotovitel stavby.

MĚSTSKÝ ÚŘAD BLOVICE, Odbor životního prostředí
Závazné stanovisko č. j. MUBlov 19225/22/ŽP/Čer. ze dne 6.12.2022

Na základě tohoto posouzení uděluje souhlas podle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona ke stavbě, která může ovlivnit vodní poměry a stanovuje podmínky, za kterých se souhlas vydává:

1. Během provádění stavebních prací bude stavba a staveniště zajištěna tak, aby nedošlo k znečištění vody ve vodním toku. Strojní a stavební mechanizmy a dopravní prostředky budou zajištěny proti úkapům.
Zajistí zhotovitel stavby.
2. Stavební materiál, nezbytný pro vlastní stavbu, musí být zabezpečen tak, aby nemohlo

dojít k jeho splavení do koryta vodního toku v případě zvýšených průtoků nebo při přívalových deštích.

Zajistí zhotovitel stavby.

3. Na dobu stavby bude vypracován plán opatření pro případ havárie („havarijní plán“) dle ustanovení § 39 odst. 2 vodního zákona. Zároveň bude vypracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní („povodňový plán“) platný po dobu výstavby.

Zajistí zhotovitel stavby.

MĚSTSKÝ ÚŘAD HORAŽĐOVICE, Odbor dopravy

Rozhodnutí č.j. MH/11392/2023 ze dne 28.07.2023

Podmínky pro povolení úpravy připojení silnice III/0301 k silnici II/188, kdy bude provedena úprava stávající úrovně křižovatky:

- 1) Úprava připojení silnice III/0301 k silnici II/188 bude provedena v souladu s projektovou dokumentací s názvem „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo), SO 04-30-01 Horažďovice předm. – Pačejov, úprava komunikace II/188 v žel. km 293,220.
- 2) Do rozhledových polí předmětného připojení nebude vysazována vegetace, ani umístovány jiné překážky, které by narušovaly nebo později mohly narušit rozhledové poměry.

MĚSTSKÝ ÚŘAD HORAŽĐOVICE, Odbor výstavby a územního plánování

Koordinované závazné stanovisko č. j. MH/09511/2023 ze dne 12.6.2023

Odpadové hospodářství:

1. Ke kolaudaci stavby budou doloženy doklady o nakládání s veškerými druhy odpadu, které vzniknou při realizaci výše zmíněného záměru (o způsobech jejich využívání, odstraňování atd.), včetně jejich množství. Množství předaného odpadu bude doloženo vážnými lístky příslušného zařízení pro nakládání s odpady (nebude akceptováno čestné prohlášení).

Zajistí zhotovitel stavby.

Ochrana vod:

1. Požadujeme oznámit zahájení a ukončení prací na Povodí Vltavy, státní podnik, provozní středisko Otava ve Strakoniciích.

Zajistí zhotovitel stavby.

2. Provoznímu středisku Otava ve Strakoniciích bude pro potřeby správce toku předáno zaměření skutečného provedení stavby v místě křížení vodního toku a souběhu s vodním tokem (situace s okolím 50 m) v digitální formě (výkres v některém z formátů DWG, DGN nebo DXF), seznam zaměřených bodů s uvedením jejich souřadnic X,Y,Z ve formátu TXT s oddělovači a dále pak výkresy situace v měřítku 1:500 a detailním situační a výškové uspořádání v měřítku 1:100 s kótami v nadmořských výškách Bpv. v tištěné podobě a digitálně ve formátu PDF.

Zajistí zhotovitel stavby.

3. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní ("Povodňový plán") dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.

Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.

Doprava na pozemních komunikacích:**SO 04-30-01 Úprava komunikace II/188**

1. Úprava křižovatky silnice II/188 a III/0301 podléhá správnímu řízení dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Příslušným silničním správním úřadem pro vedení předmětného správního řízení je zdejší odbor dopravy. Toto rozhodnutí žadatel doloží k žádosti o vydání územního rozhodnutí.

Žádost byla podána.

2. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

3. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-01 Úprava komunikace II/188 vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

SO 04-30-02 Účelová komunikace GSM-R Velký Bor

1. Nově navržené připojení veřejně přístupné účelové komunikace k silnici II/188, tedy zřízení nového hosp. sjezdu, podléhá správnímu řízení dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Příslušným silničním správním úřadem pro vedení předmětného správního řízení je zdejší odbor dopravy. Toto rozhodnutí žadatel doloží k žádosti o vydání územního rozhodnutí.

Žádost byla podána.

2. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

3. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-02 Účelová komunikace GSM-R Velký Bor vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

SO 04-30-03 Úprava komunikací zast. Horažďovická Lhota

1. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

2. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-03, Úprava komunikací zast. Horažďovická Lhota vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

SO 04-30-04 Úprava komunikací zast. Jetenovice

1. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu

Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

2. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-04 Úprava komunikací zast. Jetenovice vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

SO 04-30-05 Úprava komunikace v žel. km 293,350

1. Nově navržené připojení veřejně přístupné účelové komunikace k silnici III/0301, tedy zřízení nového hosp. sjezdu, podléhá správnímu řízení dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Příslušným silničním správním úřadem pro vedení předmětného správního řízení je zdejší odbor dopravy. Toto rozhodnutí žadatel doloží k žádosti o vydání územního rozhodnutí.

Žádost byla podána.

2. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

3. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-05 Úprava komunikace v žel. km 293,350 vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

SO 04-30-06 Úprava komunikace v žel. km 294/950, Velký Bor = Horažďovická Lhota, délka 1 752 m

1. Jedná se o stavbu veřejné dopravní infrastruktury, o stavbu silnice III. třídy, která zajistí obsluhu Horažďovické Lhoty autobusovou dopravou
2. Úprava křižovatky navrhované silnice a silnice III/18631 v obci Velký Bor podléhá správnímu řízení dle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Příslušným silničním správním úřadem pro vedení předmětného správního řízení je zdejší odbor dopravy. Toto rozhodnutí žadatel doloží k žádosti o vydání územního rozhodnutí.

Žádost byla podána.

3. K žádosti o vydání územního rozhodnutí bude doloženo stanovisko příslušného orgánu Policie ČR (§16 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích).

Je součástí dokladové části.

4. V dalším stupni řízení bude část projektové dokumentace řešící SO 04-30-06 Úprava komunikace v žel. km 294/950 vypracována v souladu s vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu o obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Speciálním stavebním úřadem pro povolení provedení této části stavby je zdejší odbor dopravy.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

MĚSTO NEPOMUK

Stanovisko č. j. MÚ/VED/5240/20 ze dne 10.11.2021

Požadavky na zpracování do projektové dokumentace stavby:

1. Požadujeme použití žulového obkladu rozšířeného mostu I v ploše podhledu.
Požadavek bude řešen v dalším stupni dokumentace mostu SO 07-20-03.

MĚSTSKÝ ÚŘAD NEPOMUK, Odbor výstavby a životního prostředí

Koordinované závazné stanovisko č. j. VŽP/1252/23 ze dne 17.4.2023

V souladu s ust. § 17 odst. 2 vodního zákona vydává vodoprávní úřad závazné stanovisko a uděluje souhlas s výše uvedeným záměrem za těchto podmínek:

1. Podle ust. § 39 odst. 2, písm. a) vodního zákona bude vypracován plán opatření pro případ havárie (Havarijní plán“) platný po dobu výstavby.
Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.
2. Bude zpracován plán opatření pro zajištění stanoviště pro případ povodní („Povodňový plán“) dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.
Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.
3. Správce toku Úslava a přítoků požaduje oznámit zahájení a ukončení prací v lokalitě, které se dotýkají vodních toků ve správě Povodí Vltavy, s.p., závod Berounka.
Zajistí zhotovitel stavby.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, orgán ochrany zemědělského půdního fondu

Závazné stanovisko č.j. MZP/2023/222/1116 ze dne 03.11.2023

Podmínky nezbytné k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu v souladu s § 9 odst. 8 písm. b) zákona ČNR č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů:

1. V rozhodnutích dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále též „stavební zákon“), nesmí plocha celého záměru překročit výměru zemědělské půdy danou tímto souhlasem.
2. Při realizaci stavby bude postupováno v souladu s postupy uvedenými v příloze projektové dokumentace Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo) - Technická zpráva. Ta je obsažena v části projektové dokumentace Doklady - Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí -Zemědělská příloha, která byla pro žadatele vyhotovena 11/2020 společností SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3, jako obligatorní podklad žádosti o vydání tohoto závazného stanoviska (dále též „Zemědělská příloha“). V případě, že plochy zařízení staveniště určené pro zřízení deponií skryté ornice budou v rámci konečné výrobní přípravy měněny zhotovitelem stavby oproti jejich specifikaci doložené v podkladech žádosti, konkrétně v tabulce č. 7 na str. 18 Zemědělské přílohy a v příloze F.2.14 – Situace skryvkových oblastí a rekultivovaných ploch, je oprávněný z tohoto souhlasu povinen zajistit, aby každá taková jednotlivá změna byla zhotovitelem stavby zrealizována pouze v případě, že bude předem projednána a odsouhlasena ministerstvem, což bude doloženo souhlasným vyjádřením ministerstva k takové změně. Tyto plochy mezideponií v rámci stavby budou využity výhradně v případě, že preferované odvážení a rozproštění skryté ornice přímo na okolní pozemky bez meziskládky nebude, např. z důvodu respektování agronomických lhůt, možné.

3. Z celkové bilance ornice je zřejmé, že z trvale odnímaných ploch ZPF bude provedena skrývka humusového horizontu v celkovém množství 100 733 m³. Pro účely předmětné stavby bude z tohoto množství skrytých humusových vrstev využito 55 054 m³ pro ohumusování svahů drážního tělesa a 10 306 m³ pro ohumusování svahů komunikací. Pro tento účel bude přednostně využita skrývka z trvale odnímaných ploch trvalého odnětí v třídě ochrany V, IV a III. Pro hospodárné využití k rozproštění na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích bude využita pouze půda I. a II. třídy ochrany, a to při dodržení zásady, že ornice skrytá z odnímaných ploch v II. třídě ochrany nebude využita na zemědělské půdy zařazené do třídy ochrany. Jedná se o 35 373 m³ skryté humusové vrstvy půdy v kvalitě I. a II. třídy ochrany, která bude využita v souladu se zněním přílohy č. 6 Zemědělské přílohy mimo stavbu záměru, a to:
- a. 8 710 m³ skryté kulturní vrstvy půdy pro zúrodnění orné půdy obhospodařované společností AG-PRODUKT a.s., IČO: 00118150, Náves republiky 263, Štáhlavy, Štáhlavy 332 03. Konkrétně se jedná o rozvrstvení 7 280 m³ ornice na pozemek pč. 907 v kú. Nezvěstice a 5 973 m³ ornice na pozemek pč. 173/16 v kú. Štáhlavice. Vždy v maximální vrstvě ornice 0,3 m.
 - b. 12 688 m³ skryté kulturní vrstvy půdy pro zúrodnění orné půdy obhospodařované společností MAŇOVICKÁ ZEMĚDĚLSKÁ, a.s., IČO:252 27 432, Maňovice 21, 335 01 Nepomuk. Konkrétně se jedná o rozvrstvení ornice na pozemky pč. 866 a 867 v kú. Mileč a na pozemek pč. 125/2 v kú. Záhoří u Milče. Vždy v maximální vrstvě ornice 0,3m.
 - c. 15 000 m³ skryté kulturní vrstvy půdy pro zúrodnění orné půdy obhospodařované společností ALIMEX NEZVĚSTICE a.s., IČO: 25196049, Nezvěstice č. 9, 332 04 Nezvěstice. Konkrétně se jedná o rozvrstvení 3720 m³ ornice na pozemky pč. 350/4, 287/1, 287/5, 268/7 v kú. Ždírec u Blovic, o rozvrstvení 1 630 m³ ornice na pozemek pč. 1463 v kú. Žákava. O rozvrstvení 8 850 m³ ornice na pozemek pč. 891 v kú. Nezvěstice a o rozvrstvení 800 m³ ornice na pozemku pč. 443 v kú. Olešná u Nezvěstic. Vždy v maximální vrstvě ornice 0,1m.

Sejmuté humusové vrstvy určené k rozproštění na zemědělské pozemky budou v závislosti na aktuální situaci rozprostřeny přímo na cílové pozemky nebo přechodně uskladněny na deponiích v místě jejich hospodárného využití. Oprávněný ze souhlasu i u těchto případných deponií zajistí do doby faktického rozvrstvení skrytých humusových vrstev na příslušné zemědělské pozemky jejich identickou ochranu před zaplevelením, erozí, odnosem, znečištěním a zcizením jako u deponií a mezideponií skryvek dočasných záborů zemědělské půdy v rámci realizace vlastního záměru. Při využití ornice skryté z ploch trvalého záboru bude tedy rovněž postupováno tak, jak je uvedeno na str. 19–20 Zemědělské přílohy. Z podkladů je zřejmé, že žadatel navrhuje jako hospodárné využití skrytých kulturních vrstev půdy jejich navezení ve vrstvě 10-30 cm na cílové pozemky pro vylepšení jejich půdních vlastností. Ministerstvo proto stanoví, že v případě navážení skryté ornice o mocnosti 25–30 cm, oprávněný ze souhlasu na své náklady zajistí, že navezená vrstva ornice bude propojena s původní orniční vrstvou zúrodněných pozemků provedením velmi hluboké orby (orba hlubší než 30 cm). Tímto mechanickým propojením navezené orniční vrstvy a původní orniční vrstvy cílových pozemků bude zajištěno faktické a biologicky funkční vylepšení půdních vlastností cílových pozemků a riziko utužení půdy bude minimalizováno. O zahájení a ukončení tohoto

agrotechnického opatření v rámci procesu hospodárného využití skryté humusové vrstvy z ploch trvalého záboru zemědělské půdy, které jsou předmětem tohoto souhlasu, bude ministerstvo oficiálně informováno oprávněným ze souhlasu, a to 10 dní před a 10 dní po ukončení celého procesu propojení skrytého humusového horizontu s původní orniční vrstvou na cílových pozemcích. Rovněž o provedení hospodárného využití skryté humusové vrstvy jejím navezením ve vrstvě 10 cm na výše vyjmenované pozemky společnosti ALIMEX NEZVĚSTICE a.s., IČO: 25196049, Nezvěstice č. 9, 332 04 Nezvěstice, bude ministerstvo oficiálně informováno oprávněným ze souhlasu, a to opět 10 dní před a 10 dní po ukončení celého procesu propojení skrytého humusového horizontu s původní orniční vrstvou na cílových pozemcích. Pokud by tímto souhlasem specifikovaná předběžná bilance kulturních vrstev půdy, včetně způsobu jejich hospodárného využití, doznala jakýchkoliv změn ve skutečnostech uvedených výše nebo ve skutečnostech uvedených žadatelem v podkladech žádosti, oprávněný ze souhlasu každou jednotlivou změnu zrealizuje pouze v případě, že takovouto změnu předem projedná s ministerstvem a bude disponovat jeho souhlasným vyjádřením k této změně.

4. Před zahájením prací musí žadatel zajistit vytýčení dotčené plochy tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru zemědělské půdy, viz ust. § 3 odst. 1 písm. c) zákona.
5. Tento souhlas se nevztahuje na zemědělské pozemky, které budou použity k nezemědělským účelům na dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu, viz ust. § 9 odst. 2 písm. d) zákona. Žadatel musí v plném rozsahu zabezpečit dodržování zásad ochrany ZPF ve smyslu ust. § 4 zákona i na těchto pozemcích. V případě, že vlivem postupu stavebních prací bude nutno zemědělské pozemky využít k nezemědělským účelům po dobu delší než jeden rok, žadatel požádá o souhlas k jejich odnětí a následné rozhodnutí dle stavebního zákona (např. rozhodnutí o umístění stavby či využití území) tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru ZPF.
6. Pokud by v důsledku realizace záměru došlo k poškození fyzikálních, chemických či biologických vlastností zemědělské půdy (zásada ochrany zemědělské půdy dle ust. § 3 odst. 1 písm. d) zákona) nacházející se na okolních zemědělských pozemcích anebo k jejímu znečištění (zásada ochrany zemědělské půdy dle ust. § 3 odst. 1 písm. a) zákona), pak musí žadatel neprodleně (ihned po zjištění) zjednat nápravu.

Splnění podmínek 1.–6. zajistí zhotovitel stavby.

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, Odbor výkonu státní správy III

Závazné stanovisko č. j. MZP/2021/520/1381 ze dne 1.11.2021

Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. Z hlediska zajištění odpovídající migrace, průchodnosti mostních objektů a propustků zajistit:

A. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.

Bylo zapracováno v jednotlivých SO propustků.

B. V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře

ponechávat přirozený povrch.

Bylo zapracováno v jednotlivých SO mostů.

C. U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, je nutné je zachovat.

Bylo zapracováno v jednotlivých SO mostů.

D. K opevňování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz resp. kamennou rovnatinu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním.

Pod mostními objekty je navržena je kamenná dlažba.

E. V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov most v ev. km 342,006; SO 06-20-06 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 342,006; SO 06-20-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 341,035; SO 06-20-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 340,021) jako pokryv povrchu podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 336,482; SO 12-20-01 Nezvěstice

- Starý Plzenec, most v ev. km 333,944; SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677; SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717; SO 04-20-03 Horažďovice předm.- Pačejov, most v km 293,797; SO 06-20-05 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,160) je nutné jako pokryv břehů, břehových berm resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek.

Bylo zapracováno v jednotlivých SO mostů.

F. V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění.

Bylo zapracováno v SO mostu.

G. Navržené trubní propustky nahradit rámovými (SO 10-21-01 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 326,539; SO 08-21-10 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,305; SO 08-21-09 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,036; SO 08-21-07 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,400; SO 08-21-06 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,188; SO 06-21-04 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 305,632; SO 04-21-13 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 298,597).

Uvedené propustky byly přepracovány na rámové objekty.

H. Upravit parametry mostu SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677, výška 10 m, šířka (světlost kolmá) alespoň 15 m, délka mostního objektu 40 m.

Objekt byl přepracován, aby odpovídal požadavku stanoviska EIA.

I. Upravit parametry mostu SO 12-20-01 01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944, výška alespoň 4 m, šířka (světlost kolmá) 8 m.

Objekt byl přepracován, aby odpovídal požadavku stanoviska EIA.

J. Upravit parametry mostu SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717, výška 8 m, šířka (světlost kolmá) 10 m.

Objekt byl přepracován, aby odpovídal požadavku stanoviska EIA.

2. Zpracovat zásady organizace výstavby (dále také „ZOV“), které budou mimo jiné řešit:

A. Nakládání s kulturními vrstvami zemin, které nebudou využity při vlastní stavbě.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

B. Opatření k snižování sekundární prašnosti ze skládek materiálu a manipulačních ploch.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

C. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin.

Bude zapracováno v podrobném řešení ZOV v dokumentaci pro stavební povolení.

D. Zemina z míst s výskytem vlčího bobu mnohohlavého, topinamburu hlíznatého, celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

E. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků.

Zajistí zhotovitel stavby.

F. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.

Zajistí zhotovitel stavby.

G. V případě potřeby realizace transparentních ploch (např. u silničního nadjezdu) je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

H. Řešit vedení přístupových cest ke stavbě s ohledem na co nejmenší možné ovlivnění významných krajinných prvků (dále také „VKP“). Pokud budou řešeny nové přístupové cesty, řešit je jako dočasné, zpevněné.

Je zapracováno v části B.8 ZOV.

I. Součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude podmínka, že budou použity stavební stroje se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší, než stanoví norma STAGE IIIB.

Zajistí zhotovitel stavby.

J. Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.

Zajistí zhotovitel stavby.

3. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor na stavbě. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha nebo rostliny, bude postupováno dle platné legislativy. Biologický dozor na stavbě zajistí zároveň v průběhu stavby odstraňování invazivních rostlin a ochranu stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Zajistí zhotovitel stavby.

4. V další přípravě záměru minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) a pozemků plnících funkci lesa (dále také „PUPFL“) nad 1 rok.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

5. Ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby a aktualizovat rozptylovou studii.

Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.

6. S obcí Starý Plzenec dořešit odvodnění stavebních objektů.

Po projednání byly prodlouženy úpravy SO dešťových kanalizací SO 13-50-01, 14-50-02 a nově doplněn SO dešťové kanalizace 13-50-09.

7. S obcí Zdemyslice dořešit problematiku náhradní autobusové dopravy v době výluk na trati. **Bude dále řešeno v navazujícím stupni dokumentace.**

**OBEC NEZVĚSTICE,
Závazné stanovisko č. j. 375-1/2022 ze dne 27.6.2022**

Obec žádá:

1. o posouzení a dopracování objektu ocelové lávky, která by byla zavěšena na stěně tubusu viaduktu (SO 11-20-01), kterým je vedena vodoteč Olešenský potok pro možnost bezpečným způsobem převést pěší obyvatele z části obce Olešná do Nezvěstic. V současné době občané používají tubus silnice III/1774 na vlastní nebezpečí. Jinou možnost nemají.

Lávka nebude doplněna, nepříznivě by zasáhla do průtočného profilu mostního objektu.

2. O posouzení možnosti sdružení vedení přeložky stávající splaškové kanalizace (SO 11-50-01) a přeložky vodovodu (SO 11-51-01 do jednoho kolektoru v trase stávající splaškové kanalizace, neboť kanalizace již nyní má minimální spád a prodloužením trasy by se nedostala do povoleného parametru spádu. Zároveň by mohl být kolektor použit pro kabel NN, který plánuje ČEZ a.s. přeložit z nadzemního vedení do země tubusem viaduktu, kudy vede silnice III/1774.

Sítě budou pod tratí vedeny v samostatných trasách, realizace kolektoru je investičně nákladnější řešení.

**POVODÍ VLTAVY, závod Berounka
Vyjádření č.j. PVL-42669/2022/340/Kor ze dne 7.6.2022**

Z hlediska dalších zájmů daných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, souhlasíme s uvedeným záměrem „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“ za předpokladu splnění těchto podmínek:

1. Podle ustanovení § 39 odst. 2, písm. a) zákona č. 254/2001 Sb. O vodách, bude vypracován plán opatření pro případ havárie („Havarijní plán“) platný po dobu výstavby.

Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.

2. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní („Povodňový plán“) **dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány**

Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.

Souhlasíme s uvedeným záměrem „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“ za předpokladu splnění těchto podmínek:

1. Podle ustanovení § 39 odst. 2, písm. a) zákona č. 254/2001 Sb. O vodách, bude vypracován plán opatření pro případ havárie („Havarijní plán“) platný po dobu výstavby.

Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.

2. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní („Povodňový plán“) dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.

Plán bude zpracován v dalším stupni dokumentace.

3. Správce toku Úslava a přítoků požaduje oznámit zahájení a ukončení prací v lokalitách, které se dotýkají vodních toků ve správě Povodí Vltavy, státní podnik, závod Berounka - p. Jiří Panuška, tel.: 724 268 538.

Zajistí zhotovitel stavby.

4. Budou-li stavbami budovanými v rámci akce „Modernizace trati Horažďovice předměstí (mimo)-Plzeň-Koterov(mimo)“ dotčeny pozemky, které jsou ve vlastnictví ČR, s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Vltavy, státní podnik, p. č. 815 v k. ú. Maňovice, p. č. 999 v k. ú. Hradiště u Blovic, p. č. 577 v k. ú. Záhoří u Milče a p. č. 2288 v k. ú. Nekvasový, popř. i další, je pro realizaci stavby nezbytné, aby žadatel, před vydáním stavebního povolení nebo jiného povolení v rámci tohoto řízení, získal k dotčeným částem těchto pozemků potřebná oprávnění

k jejich užívání (bude uzavřena příslušná majetkoprávní smlouva). K žádosti o vydání tohoto oprávnění je nutno dodat snímek mapy KN, kde bude detailně zakresleno místo dotčení pozemku ve vlastnictví státu s právem hospodařit pro Povodí Vltavy, státní podnik, výše citovanou stavbou.

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace

POVODÍ VLTAVY, závod Horní Vltava

Vyjádření č.j. PVL-40249/2022/140/ ze dne 1.6.2022

Souhlasíme s uvedeným záměrem „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň – Koterov (mimo)“ za předpokladu splnění následujících podmínek:

1. Požadujeme oznámit zahájení a ukončení prací na Povodí Vltavy, státní podnik, provozní středisko Otava ve Strakonících (email: karel.soukup@pvl.cz, tel.: 383 321 817).

Zajistí zhotovitel stavby.

2. Provoznímu středisku Otava ve Strakonících bude pro potřeby správce toku předáno zaměření skutečného provedení stavby v místě křížení vodního toku a souběhu s vodním tokem 50 m) v digitální formě (výkres v některém z formátů DWG, DGN nebo DXF), seznam zaměřených bodů (situace s okolím s uvedením jejich souřadnic X, Y, Z ve formátu TXT s oddělovači a dále pak výkresy situace v měřítku 1:500 a detailní situační a výškové uspořádání v měřítku 1:100 s kótami v nadmořských výškách Bpv. v tištěné podobě a digitálně ve formátu PDF.

Zajistí zhotovitel stavby.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Vyjádření č.j. RSD-196795/2022-1/19-139/Kol ze dne 6.2.2023

ŘSD souhlasí s vydáním územního rozhodnutí na výše uvedenou akci při dodržení následujících podmínek, které budou citovány v územním rozhodnutí:

1. výše uvedená stavba bude provedena dle předložené projektové dokumentace ve stupni DÚR, zpracované společností Metroprojekt Praha a.s., datum: 11/2020
2. výše uvedenou stavbou dojde k přestavbě železničního mostu, k úpravě stávající silnice 1/19, k umístění nového vodorovného a svislého dopravního značení, k umístění inženýrských sítí - veřejné osvětlení v chráničce ON 100 v chodníku podélným výkopem v délce cca 20 bm, dešťové kanalizace ON 300 příčným překopem v délce cca 12 bm a podélným výkopem v délce cca 89 bm, přeložka kabelu Radynetu v chráničce ON 100 v chodníku podélným výkopem v délce cca 35 bm to vše v km provozního staničení silnice 1/19 v úseku od cca 4,822 km do cca 4,872 km, v obci Nezvěstice
3. bude předložen další stupeň projektové dokumentace k našemu vyjádření
4. na mostě č. 20-048 (silniční nadjezd silnice 1/20) budou stávající svislé protidotykové zábrany doplněny o plnou spodní část. V případě poškození protierozního nátěru zábradlí na mostě, bude oprava provedena na náklady stavebníka.

Doplnění zábran řeší SO 06-22-03.

5. před vydáním územního rozhodnutí bude mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň a stavebníkem uzavřeno Prohlášení stavebníka, jehož předmětem bude majetkoprávní vypořádání pozemků pod stavbou silnice 1/19. Jako podklad pro vyhotovení tohoto Prohlášení, předloží stavebník záborový elaborát dle datového předpisu C3 dostupný na www.rsd.cz, ze kterého budou zřejmé majetkoprávní vztahy.
6. při vstupu na silnici I. třídy č. 1/19 je stavebník nebo jeho zhotovitel stavby povinen veškerou činnost realizovat v souladu se standardy ŘSD ČR „Bezpečnost prací“, které jsou uveřejněny na internetových stránkách <https://www.rsd/web/guest/technicke-dokumenty/smernice-a->

[pokyny-pro-vystavbu](#)**Zajistí zhotovitel stavby.**

7. ŘSD ČR, Správa Plzeň si vyhrazuje právo dozoru nad výše uvedenou stavbou za účelem kontroly kvality a způsobu provádění stavebních prací na silnici 1/19. Stavebník je povinen zajistit přístup do všech míst na staveništi, poskytovat informace o postupu prací a předkládat průběžné výsledky kontrolních zkoušek. Dále je povinen zvát zástupce ŘSD ČR, Správy Plzeň (p. Křovák) na předání staveniště, na kontrolu prací před jejich zakrytím, na veškerá jednání o problematice stavby týkající se stavby silnice 1/19, na předání a na kolaudaci stavby, na řízení o vadách a jejich odstranění. Zástupci ŘSD ČR, Správy Plzeň bude umožněno zapisovat do stavebního deníku, schvalovat možnost případné změny technického řešení oproti PO a rozhodovat o zastavení stavebních prací v případě nedodržení kvality nebo podmínek společného povolení.
8. uložení inženýrských sítí - veřejného osvětlení, dešťové kanalizace, kabel Radynetu bude provedeno otevřeným výkopem s minimálním krytím 120 cm pod nivelitu vozovky, resp. 80 cm pod vyčištěným dnem silničního příkopu
9. objekt SO 11-50-04 a SO 11-50-02 dešťovou kanalizaci si ŘSD ČR, Správa Plzeň nepřevzme do svého vlastnictví

Objekt bude předán do majetku obce Nezvěstice.

10. navázání nové konstrukce na stávající vozovku musí být odstupňované po jednotlivých konstrukčních vrstvách

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

11. veškeré pracovní spáry budou proříznuty a zality trvale plastickou modifikovanou zálivkou

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

12. silnice 1/19 nebude při provádění stavebních prací znečišťována staveništní dopravou (dopravními mechanismy) výše uvedené stavby. Pokud se tak stane, stavebník neprodleně na své náklady zajistí její vyčištění

Zajistí zhotovitel stavby.

13. v průběhu stavby je nutné zachovat odvodnění silnice 1/19 a zabránit jejímu znečištění. V případě znečištění silnice I. třídy 1/19 stavebník neprodleně zajistí její čištění na své náklady

Zajistí zhotovitel stavby.

14. před vydáním územního rozhodnutí stavebník požádá Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství o vydání:
 - a) Závazného stanoviska na umístění stavby v silničním ochranném pásmu silnice I. třídy č. 1/20 (dle § 32 odst. (1), písm. a) a odst. (3), zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). Tímto vyjádřením ŘSD ČR, Správa Plzeň vydává souhlas s umístěním stavby v silničním ochranném pásmu silnice I. třídy č. 1/20
 - b) Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání silnice I. třídy č. 1/19 za účelem umístění inženýrských sítí (dle § 25 odst. (6), písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). ŘSD ČR, Správa Plzeň na základě výzvy od Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství vydá souhlas potřebný pro vydání tohoto Rozhodnutí.
15. přechodné dopravní značení na silnici I. třídy č. 1/19 bude provedeno po odsouhlasení Policií české republiky, Krajským ředitelstvím policie Plzeňského kraje, odborem služeb dopravní

policie, se sídlem v Plzni, Nádražní 2, 306 28 Plzeň a dle stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci vydané Krajským úřadem Plzeňského kraje, odborem dopravy a silničního hospodářství, se sídlem Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

16. stavebník bude informovat zhotovitele stavby, že při přechodné úpravě stávajícího dopravního značení na silnici 1/19 nesmí dojít k jeho poškození. Pokud bude přechodná úprava trvat více jak 10 dnů, nesmí dojít u stávajícího dopravního značení k jeho přelepení lepící fólií nebo páskem. K dočasnému zneplatnění stávajícího dopravního značení je nutné:
- použít magnetické oranžovo-černé pásky o minimální síle 2 mm (nelze použít pro hliníkové značky)
 - u značek standardní velikosti značky zakrýt nebo demontovat
 - u velkoplošných značek použít překrytí představeným červeným křížem
 - místo vlepování nových cílů do činné plochy velkoplošné značky vyrobit samostatnou značku.

Zajistí stavebník.

17. V případě, že přesto dojde při úpravách stávajícího dopravního značení k jeho poškození, je zhotovitel stavby povinen neprodleně informovat ŘSD ČR, Správu Plzeň (p. Křovák - tel. č.: 954 915 726, mobil: 725 032 108) a na své náklady zajistit opravu poškození dle pokynů ŘSD ČR, Správy Plzeň

Zajistí zhotovitel stavby.

18. před vydáním územního rozhodnutí budou mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň, stavebníkem a vlastníkem sítí uzavřeny smlouvy o smlouvě budoucí o zřízení věcného břemene - služebnosti (na každou síť zvlášť) na uložení inženýrských sítí v pozemcích ve vlastnictví ČR, příslušnost hospodařit ŘSD ČR (viz. příložené žádosti) a smlouva o smlouvě budoucí o omezení užívání nemovitosti služebnosti na uložení inženýrské sítě pod stavbou silnice 1/19 (viz. příložená žádost)
19. před vlastní realizací stavby, respektive souhlasem vydaným pro příslušné správní řízení (zvláštní užívání) bude uzavřena se stavebníkem smlouva o výpůjčce na dobu realizace stavby - provádění stavebních prací (viz. příložená žádost). Stavebník v tomto případě odpovídá za vady a nedodělky, a drží záruky a zodpovídá za bezpečnost na stavbě po celou dobu prováděných stavebních prací. V tomto případě musí na Krajském úřadě Plzeňského kraje žádat o zvláštní užívání (na stavební práce) pouze stavebník. Dále bude se stavebníkem sepsán protokol o převzetí části pozemní komunikace před zahájením stavebních prací za účelem realizace stavby. Předávací protokol bude přílohou ke smlouvě o výpůjčce
20. pokud nebude uzavřena smlouva o výpůjčce bude postup následující:
- po vydání stavebního povolení a před zahájením stavebních prací stavebník zajistí, aby zhotovitel stavby požádal Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství o vydání Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání silnice I. třídy č. 1/19 za účelem provádění stavebních prací (dle § 25 odst. (6), písm. c), bod 3. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). ŘSD ČR, Správa Plzeň na základě výzvy od Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství vydá souhlas potřebný pro vydání uvedeného Rozhodnutí.
- po vydání tohoto Rozhodnutí a před zahájením stavebních prací stavebník zajistí, aby zhotovitel stavby požádal na ŘSD ČR, Správě Plzeň o uzavření smlouvy o pronájmu stavby silnice I. třídy č. 1/19. Návrh smlouvy předloží zhotoviteli stavby ŘSD ČR Správa Plzeň (Ing.

Kolářová) na základě předložené žádosti včetně dokladů uvedených v žádosti (viz přiložená žádost, kterou stavebník předá zhotoviteli stavby). Dokud nebude uzavřena tato smlouva, zhotovitel akce nesmí zahájit stavební práce. Výše sazby nájemného pro rok 2023 činí: 53,44 Kč/bm/m²/den {vozovka}. 40,09 Kč/bm/m²/den{ostatní}

21. po skončení stavebních prací (termín dle uzavřené smlouvy o pronájmu stavby silnice I. třídy č. 1/19 nebo smlouvy o výpůjčce) stavebník písemně vyzve pracovníka provozního úseku ŘSD ČR, Správy Plzeň (Ing. Kolářovou) k protokolárnímu předání a převzetí pronajaté části stavby silnice 1/19. (Při písemném vyzvání uveďte číslo uzavřené smlouvy o pronájmu stavby silnice I. třídy č. 1/19 nebo číslo smlouvy o výpůjčce). K fyzickému předání tohoto úseku dojde technikem provozního úseku ŘSD ČR, Správy Plzeň (p. Křovákem) na místě samém. Předávací protokol bude sloužit jako podklad pro kolaudační řízení, závěrečnou kontrolní prohlídku nebo k předání díla do užívání
22. před zahájením kolaudačního řízení, závěrečné kontrolní prohlídky stavby nebo předání díla do užívání:
 - budou mezi stavebníkem, vlastníkem sítí a ŘSD ČR, Správou Plzeň uzavřeny smlouvy o zřízení věcného břemene - služebnosti (na každou síť zvlášť). Návrhy smluv budou zpracovány na základě stavebníkem zaslaných vždy 4 originálů geometrického plánu ke každé síti v papírové formě. Ke geometrickému plánu bude geodetem přiložena tabulka s uvedením délky uložené inženýrské sítě v pozemku ve vlastnictví ČR, příslušnost hospodařit ŘSD ČR. Dále bude předloženo zaměření skutečného provedení stavby ve 2 vyhotoveních v digitální formě dle datového předpisu B2/C1 dostupného na www.rsd.cz.
 - ... bude mezi stavebníkem, vlastníkem sítě a ŘSD ČR, Správou Plzeň uzavřena smlouva o omezení užívání nemovitosti služebností. Návrh smlouvy bude zpracován na základě stavebníkem zaslaných 4 vyhotovení geometrického zaměření skutečného provedení stavby v papírové formě a ve 2 vyhotovení v digitální formě dle datového předpisu B2/C1 dostupného na www.rsd.cz. K zaměření skutečného provedení stavby bude geodetem přiložena tabulka s uvedením délky uložené inženýrské sítě ve stavbě silnice I. třídy č. 1/19, která je ve vlastnictví ČR, příslušnost hospodařit ŘSD ČR.
 - bude zpracován geometrický plán nově vzniklých úprav na silnici I. třídy č. 1/19. Návrh geometrického plánu bude předložen ke kontrole a k odsouhlasení na ŘSD ČR, Správu Plzeň (p. Křovák, Ing. Kolářová). Po odsouhlasení geometrického plánu stavebník na své náklady jej nechá potvrdit u příslušného Katastrálního úřadu a následně zajistí na své náklady zapsání geometrického plánu včetně kolaudačního Rozhodnutí (souhlasu) u příslušného katastrálního úřadu. Stavebník předloží na ŘSD ČR, Správu Plzeň 6 originálů geometrického plánu v papírové formě, které budou sloužit k majetkoprávnímu vypořádání pozemků, na kterých došlo ke stavebním úpravám v rámci výše uvedené akce. Dále bude předloženo ve 2 vyhotoveních zaměření skutečného provedení stavby v digitální formě dle datového předpisu B2/C1 dostupného na www.rsd.cz.

Zajistí stavebník.

23. zástupce ŘSD ČR, Správy Plzeň bude přizván ke kolaudačnímu řízení, k závěrečné kontrolní prohlídce stavby nebo k předání díla do užívání od příslušného stavebního úřadu nebo od stavebníka.
24. max. do 9 měsíců od vydání kolaudačního souhlasu, protokolu o závěrečné kontrolní prohlídce nebo souhlasu s předáním díla do užívání musí dojít k majetkoprávnímu vypořádání pozemků, na kterých došlo ke stavebním úpravám v rámci této akce

Zajistí stavebník.

25. zástupce ŘSD ČR, Správy Plzeň bude přizván ke kolaudačnímu řízení, k závěrečné kontrolní prohlídce stavby nebo k předání díla do užívání od příslušného stavebního úřadu nebo od stavebníka

Zajistí stavebník.

26. stavebník je povinen seznámit zhotovitele stavby s podmínkami tohoto vyjádření a zajistit jejich plnění.

Zajistí stavebník.

podmínky pro silniční nadjezd dálnice D5:

27. požadujeme doplnění zábran proti dotyku troleje, dále prověřit vliv další troleje na bludné proudy v lokalitě (s vazbou na mostní objekty), a případně přijmout vhodná opatření zabraňující jejich negativnímu působení

Doplnění zábran řeší SO 14-22-01.

28. ověřit, zda není třeba stojky zabezpečit proti nárazu drážních vozidel při vykolejení - (např. jejich obetonováním)

Bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

29. při stavbě nesmí být žádným způsobem poškozena dálnice D5

Zajistí zhotovitel stavby.

30. stavba nesmí ohrožovat bezpečnost provozu na dálnici

Zajistí zhotovitel stavby.

31. v průběhu prací se nebudou na dálnici pohybovat žádné mechanismy nebo pracovníci. V případě, že je nutné realizovat uzavírku na dálnici D5, upozorňujeme investora, že dle § 25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích musí požádat o povolení zvláštního užívání dálnice D5 silniční správní úřad, tj. odbor liniových staveb a silničního správního úřadu Ministerstva dopravy.

Zajistí zhotovitel stavby.

MĚSTO STARÝ PLZENEC

Vyjádření č.j. 659/2023/MěÚSP/ST-2

Souhlasí za následujících podmínek:

- V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat chodník do Jungmannovy ulice z levé strany směrem k ulici Dvořákova.
- Chodník „rybízovkou“ (jedná se o chodník pod areálem bývalé SÚS) řešit jednotně celý v šířce 2 metry (současný stav), bude řešeno po dohodě s investorem v době výstavby, v rámci uvedení do původního stavu po stavbě.
- V dalším stupni projektové dokumentace doložit akustickou studii dopadu realizace stavby na okolní stavby. U akustické studie požadujeme provést posouzení hodnoty hluku bez korekce pro starou hlukovou zátěž, neboť se jedná o stavbu nové koleje, resp. navýšení kapacity a rychlosti tratě.

Podmínky a)–c) budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

- Před realizací stavby provést pasport místních komunikací dotčených stavbou – po dokončení stavby všechny komunikace dotčené stavbou požadujeme opravit.

Splnění podmínky zajistí zhotovitel stavby.

- e) V dalším stupni projektové dokumentace provést vyhodnocení napojení od severu k ČS PHM v koordinaci s městem. Nové napojení na Smetanovu ulici a zrušení přejezdu v ulici Podskalí výrazně změní tok dopravy v levé části vilové čtvrti směrem k Radyňské ulici. Je nutné celé území dopravně posoudit, určit, které komunikace budou touto změnou významně dotčeny a budou muset být rekonstruovány i s ohledem na bezpečnost chodců. U těchto komunikací by se měl investor finančně podílet na jejich rekonstrukci, neboť jsou vyvolány stavbou „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“.

Propojení ulic Smetanova a M. Alše je náhradou za zrušený přejezd a vychází z platného územního plánu. Úprava dalších navazujících komunikací ve vilové čtvrti je mimo rozsah stavby modernizace tratí a nelze ji sem zahrnout.

- f) V dalším stupni projektové dokumentace vyřešit v Nepomucká ulic z důvodu bezpečnosti chodců chodníky. Z bezpečnostních důvodů není možné chodce vycházející z podchodů pustit přímo pod projíždějící auta, je potřeba chodce bezpečně převést z jedné strany ulice na druhou. Je nezbytné zřídit místa pro přecházení/přechody a následné bezpečné pokračování pohybu chodců po druhé straně komunikace.

U výstupu z podchodu bude doplněna plocha pro pěší, vyznačeno bude místo pro přecházení. Řešení chodníků v ul. Nepomucká je mimo rozsah stavby modernizace tratí a nelze jej sem zahrnout.

- g) V rámci stavby nedojde ani k částečnému zjednosměrnění Nepomucké ulice. Požadavek města k zachování obousměrného provozu vyžadován z důvodu umístění sběrného dvora v zadní části této ulice. Případné zamezení odbočování vozidel vlevo při jízdě od náměstí je nutno řešit jiným opatřením (např. dopravním značením případně stavebními úpravami zamezující odbočení).

Navržené řešení se stavební úpravou Nepomucké ul. bylo projednáno s DI PČR, použití pouze dopravního značení pro zamezení odbočení bylo vyhodnoceno jako nedostatečné opatření. Tuto podmínku nelze akceptovat.

- h) V dalším stupni projektové dokumentace řešit z důvodu zamezení prašnosti při provozu třídící jednotky skrápění vodou plochy, materiálu, mezideponii pro recyklaci. Dále zajistit převoz materiálu pro recyklaci přednostně po železnici, nikoli nákladními auty. V případě nutnosti převážet materiál po silnici, požadujeme provádět pravidelnou údržbu a úklid komunikací a po skončení akce celkovou rekonstrukci využívané komunikace.

Provoz recyklační stanice zajistí zhotovitel stavby, který přijme opatření pro snížení prašnosti při provozu zařízení. Oprava komunikací bude řešena po vyhodnocení jejího stavu dle zpracovaného pasportu.

- i) Prostor v ulici Nepomucká rozšířit v návaznosti na zrušení koleje č. 5 a odklonění tratě směrem k budově nádraží. V případě nutnosti vybudovat opěrné zdi. Šířka uličního prostoru Nepomucké ulice by měla být 12 metrů (pro vybudování komunikace 6 metrů, smíšená stezka chodec cyklista 4 metry, pás zeleně 2 metry). Může být řešeno v dalším stupni PD.

Rekonstrukce ulice Nepomucká je mimo rozsah stavby modernizace tratí a nelze ji sem zahrnout.

- j) Podchod pod areálem bývalé SÚS obložit kamenem, zachovat stávající šířku 3 metry a výšku 2,5 metru.

Podmínka byla zapracována do dokumentace.

- k) Vyřešit systém odvodnění železničního tělesa z důvodu možného zatížení ČOV města balastními vodami, prověřit stav dešťové kanalizace. Napojení dešťových vod na jednotnou a splaškovou kanalizaci nebude z důvodu zatížení ČOV umožněno. Vodárna Plzeň a.s. je pouze provozovatelem vodohospodářského majetku, vlastníkem je město Starý Plzenec.

Podmínka byla zapracována do dokumentace: dešťové vody jsou primárně odvedeny do nových dešťových řadů, které jsou součástí stavby modernizace tratě.

- l) Zachovat možnosti napojení Riegrovy ulice z Bezručovy či Jungmannovy na ulici Radyňská z důvodu snížení intenzity dopravy v centru města na Masarykově náměstí. V současné době probíhá vyhodnocení návrhu koncepce dopravy v jihozápadní části města, která zahrnuje i lokalitu Riegrovy, Bezručovy a Jungmannovy ulice, je proto nezbytná spolupráce s dopravním inženýrem této koncepce (firma D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.) pro zapracování tohoto dokumentu do projektu „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“.

Navržené řešení neznemožňuje výše popsané komunikační propojení. Se společností D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd bylo navržené řešení konzultováno.

- m) Zpracovat řešení dopravního uzlu Radyňská - Riegrova - Nepomucká zejména s ohledem na bezpečnost dopravy v tomto úseku, zvážit provoz pěších na tomto křížení po obou stranách komunikace. Chodci často stojí a čekají na průjezd vlaků na straně ŽST, tedy mimo stávající chodník.

Doplnění chodníku na stranu Radyňské ul. směrem k ŽST není možné z důvodu prostorové kolize s výhybkou, jejíž umístění vyplývá ze stísněných prostorových poměrů ve stanici. Tuto podmínku nelze akceptovat.

- n) Do dalšího stupně projektové dokumentace zahrnout stavební připravenost pro možné vybudování dalšího výtahu pro výstup/nástup v ulicích Nepomucká a Nádražní.
o) K řešení nádražní budovy přistupovat jako významné nemovitosti a veškeré zásahy do objektu řešit s architektem. Zachovat západní část objektu, případně nabídnout městu k odkupu. Může být řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.
p) V dalším stupni projektové dokumentace řešit s architektem nástupiště a jeho zastřešení, podchod a další vizuálně exponované stavby.
q) V dalším stupni projektové dokumentace podrobně řešit propojení cyklostezek v úseku ulice Smetanova a sběrného dvora.

Podmínky n)–q) budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

- r) Ponechat všechny propustky jako průchozí pro chodce, neboť železniční trať působí v krajině jako bariéra výrazně omezující pohyb.

Propustky jsou navrženy primárně pro převedení srážkových vod, vodních toků nebo pro migraci drobných živočichů a nejsou určeny k pěšímu průchodu. V místě stávajících pěších tras jsou navrženy mosty umožňující průchod. Tuto podmínku nelze akceptovat.

- s) V dalším stupni projektové dokumentace řešit etapizaci výstavby tak, aby vždy byla alespoň dvě místa, kde půjde překonat ve Starém Plzenci stavenišť. Objížd'ky silnice druhé a třetí třídy město nepovolí přes obytné čtvrti (tj. uzavření podjezdu nebo přejezdu přes trať znamená vést objížd'ku přes Losinou - nesmí dojít k souběhu akcí 1/20 Losina, obchvat a Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo),
t) V dalším stupni projektové dokumentace zapracovat zřízení podjezdu v katastrálním území Štáhlavy pro budoucí komunikaci vedoucí z obchvatu Losině 1/20 na silnici 180/22 Starý Plzenec - Štáhlavy. Tato akce bude povolována v samostatném územním řízení v návaznosti na případné dohody Plzeňského kraje, města Štáhlavy, města Starý Plzenec a Správy železnic s.o.. V současné době je v aktualizaci č.3 ZÚR PK požadavek na prověření možnosti dopravního napojení průmyslové zóny Štáhlavy na nadřazenou síť pozemních komunikací s cílem vyloučení tranzitní kamionové dopravy přes centrum města Starý Plzenec. Varianty A a B počítají s napojením na silnici 1/19 nebo 1/20, tedy s křížením trati.
u) Ve věci veřejného osvětlení respektovat podmínky stanovené ve vyjádření č. e.: 13321/2022/MěÚSP/OHI ze dne 01.02.2023.

- v) V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat stanovisko a návrhy komise pro životní prostředí, které zasíláme v příloze.

Podmínky s)–v) budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD

Vyjádření č.j. SPU 076484/2024/104/Řid

SPÚ jako organizace příslušná hospodařit s dotčenými stavbami vodních děl HOZ (technické infrastruktury — stavby k vodohospodářským melioracím) s vydáním rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) — Plzeň-Koterov (mimo)“ souhlasí za těchto podmínek:

- 1) SPÚ, odboru vodohospodářských staveb bude předložena projektová dokumentace ke stavebnímu povolení k odsouhlasení. V projektové dokumentaci pro stavební povolení požadujeme řešit výše uvedená dotčení staveb HOZ, včetně uvedení přesných délek dotčení nebo rušení částí HOZ. Dále bude dokumentace obsahovat i výkresy objektů, které se dotýkají staveb HOZ (zaústění hlavních do HOZ, přeložky silnic včetně dočasných přeložek, provedení propustků na HOZ, dotčení mosty a dotčení HOZ všemi stavebními objekty v rámci stavby Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) — Plzeň-Koterov (mimo)).
- 2) V případě zaústění nových objektů nesmí dojít k negativnímu ovlivnění HOZ, nebudou negativně ovlivněny odtokové poměry v profilu HOZ, v dalším stupni dokumentace bude tato skutečnost doložena výpočtem.
- 3) Při křížení podzemních a nadzemních vedení s HOZ a křížení či souběhu s komunikacemi a tratí musí být dodržena norma ČSN 754030 Křížení a souběhy melioračních zařízení s dráhami, podzemními komunikacemi a vedeními.
- 4) SPÚ nebude do svého majetku či správy přebírat nově budované propustky, mosty, nové svodné drény, kanalizace ani jejich části. Konkrétní rozsah případného převzetí bude upřesněn v rámci dalšího stupně PD.
- 5) Nejpozději před vydáním stavebního povolení (v návaznosti na upřesněné technické řešení dle DSP) požadujeme uzavřít mezi SPÚ a navrhovatelem smlouvu, která bude definovat vzájemná práva a povinnosti ve vztahu k rušeným částem staveb vodních děl HOZ.

Podmínky budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

SÚSPK Plzeň město

Vyjádření 15737/22/SÚSPK-P z 11.7.2022

souhlasíme s realizací stavby za dodržení následujících podmínek:

- Stavba-vyrovnání koleje na mostě bude provedena dle předložené projektové dokumentace vypracované Alenou Valovou s datem 11/2020.
- Veškeré stavební práce budou prováděny z pozemku investora, pozemek ve správě SÚSPK nebude předmětnou stavbou dotčen ani využíván při její realizaci.

Zajistí zhotovitel stavby.

- Veškeré změny oproti předložené PD, související s dotčením pozemků a staveb ve vlastnictví Plzeňského kraje, budou předem oznámeny a projednány s výše uvedeným zástupcem SÚSPK, který má tuto záležitost na starost.

Zajistí stavebník.

- Stavebník bude stavbu realizovat dle vydaného stavebního povolení.
- Po celou dobu provádění stavebních prací zodpovídá investor stavby za čistotu a pořádek na užívané části komunikace a v její blízkosti. Bude dodržena bezpečnost provozu dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V případě znečištění komunikace v důsledku provádění prací je investor povinen zajistit bezodkladně její řádné čištění, a to odpovídajícím způsobem a uvést komunikaci do původního stavu.

Zajistí zhotovitel stavby.

- Stavební práce budou prováděny tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do povrchu silnice č. 111/18020. Na silnici nebude ukládán žádný materiál.

Zajistí zhotovitel stavby.

- V případě poškození komunikace č. 111/18020 v souvislosti s prováděním stavebních prací, investor stavby provede opravu na svoje finanční náklady. Poškozené místo silnice ihned zajistí investor stavby z hlediska bezpečnosti silničního provozu a neprodleně to oznámí zástupci správce komunikace, se kterým bude dohodnut následný postup opravy a vše s tím spojené na náklady investora stavby.

Zajistí stavebník.**SVAZ OSOBNÍCH ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ****Vyjádření č.j. INF-25-1023 ze dne 03.10.2023**

Svaz osobních železničních dopravců, z.s. nemá k předložené dokumentaci připomínky. Žádá, aby bylo respektováno stanovisko Českých drah, a.s.

OPEC VELKÝ BOR**Sdělení ze dne 01.06.2023**

Obec Velký Bor souhlasí s upraveným projektem „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo)“. Upravený projekt počítá se zkapacitněním mostu SO 04-20-05 včetně úpravy příjezdové komunikace k zastávce Horažďovická Lhota. Nesouhlasíme ovšem se zbouráním domu č.p.92 na st.p.č.98 v k.ú. Velký Bor u Horažďovic.

Připomínka byla zapracována do dokumentace (zrušení objektu demolice SO 04-65-03, doplnění objektu zárubní zdi SO 04-30-08).

ŽESNAD.CZ**Vyjádření č.j. 38/2022 ze dne 6.9.2022**

V ŽST Nepomuk žádáme o zajištění přístupové komunikace a zpevněné plochy u manipulační koleje č. 5. Zpevněnou manipulační plochu doporučujeme zajistit v celé délce manipulační koleje č. 5, tj. 150 m.

Přístupová komunikace byla částečně upravena při stavbě přestupního terminálu, plocha je stávající.

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

Stavba se nachází dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) na území dvou bioregionů: v úseku mezi Plzní a Blovicemi v **Plzeňském bioregionu (1.28)** a v úseku mezi Blovicemi a Horažďovicemi v **Plánickém bioregionu (1.41)**.

Plzeňský bioregion (1.28)

Bioregion se nachází v centru západních Čech, zabírá centrální sníženinu tvořenou geomorfologickými celky Švihovskou vrchovinou a Plaskou pahorkatinou, kromě toho zabírá i jižní okraj Tepelské vrchoviny a Jesenické pahorkatiny. Bioregion má plochu 2890 m².

Území je tvořeno pahorkatinou a převážně kyselých břidlicích s bulžníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. Tomu odpovídá velmi monotónní biota, ochuzená o většinu teplomilných i troficky náročných druhů. lesy jsou převážně kulturní bory, dominuje orná půda.

V bližším a zejména severním okolí Plzně převládají pískovce a lupky permokarbonské, západněji pak chloriticko – sericitické a biotické fylity proterozoika. Z povrchových útvarů jsou významné okrsky neogenních písků, jílu a štěrků, z kvartérních především sprašové hlíny a v bližším okolí Plzně i spraše, dále pak malé plochy štěrkopískových teras. Reliéf má charakter ploché pánve s okolními pahorkatinami generálně ukloněnými k jejímu středu. Nejnižším bodem je koryto Berounky pod Plzní s kótou cca 295 m, nejvyšším neovulkanická Vlčí hora 704 m, typická výška bioregionu je 350 – 580 m.

Plánický bioregion (1.41)

Bioregion leží na hranici západních a jižních Čech a zabírá západní část geomorfologických celků Blatenská pahorkatina a Šumavské podhůří. Bioregion je protažen ve směru JZ - SV a jeho plocha je 561 km². Bioregion je tvořen vyššími hřbety na krystalických břidlicích, zahrnuje ochuzenou biotu 4. a 5. vegetačního stupně. Netypickou část tvoří ploché kotliny, které tvoří přechod k bioregionům Plzeňskému (1.28) a Blatenskému (1.29). Bioregion zahrnuje harmonickou kulturní krajinu s kulturními smrčínami s fragmenty bučin, vlhkými loukami a rybníky.

Hlavní část Plánického hřbetu tvoří migmatity a cordieritické ruly, s ojedinělými pruhy amfibolitů, erlů a krystalických vápenců. V okolí Nepomuku, zpravidla v nižší části, vystupují žuly a granodiority, žuly tvoří též vrch Štědrý. Buč a Bukovou horu tvoří algonkické břidlice a droby s velkými ostrovy a pruhy živných spililitů. Ložiska humolitů jsou výjimečná.

Reliéf má charakter hřbetu mírně klesajícího od jihozápadu k severovýchodu. Hřbet se skládá z jednotlivých vrchů, které jsou od sebe odděleny údolími, neboť rozvodí leží pozoruhodně na jih od nejvyššího hřbetu. V okolí Nepomuku je vyvinuta menší kotlina, v níž vystupují jednotlivé žulové vrchy. Reliéf na algonkiu a spilitech je méně členitý, kopce mají táhlejší, mírnější svahy. Skalní tvary v bioregionu prakticky chybějí.

V zájmovém území se nenachází žádné chráněné ložiskové území, ložisko výhradní plocha, dobývací prostory ani prognózní zdroje nevyhrazených surovin. Nejbližší netěžené DP Koterov se nachází více než 850 m východním směrem od záměru.

Zájmové území stavby prochází útvary podzemních vod základní vrstvy Krystalinikum v povodí Horní Vltavy a Úhlavy (ID 63101), Krystalinikum v povodí Střední Vltavy – jižní část (ID 63201), Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – východní část (ID 62222).

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,

V rámci přípravy stavby byly provedeny následující průzkumy:

- Průzkum pražcového podloží
- Průzkum mostů, propustků, zdí

- Kontaminace pražcového podloží
- Hydrogeologický průzkum
- Pedologický průzkum
- Korozní průzkum v úseku Nepomuk – Plzeň - Koterov

Výstupy z průzkumů jsou uvedeny v samostatné části dokumentace E.6.1 *Průzkumy, měření a výpočty*.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů,

V rámci ochrany podle jiných právních předpisů je zájmové území stavby v kontaktu s následujícími ochrannými pásmy nebo chráněným územím:

Vody

Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba prochází v katastrálních územích Srby n. Úslavou, Měcholupy u Blovic, Žďár u Blovic, Ždírec u Blovic a Vlčice u Blovic ochranným pásmem II. stupně (2b) povrchového vodního zdroje Blovice – úpravna vody, stanoveného v roce 1994 OkÚ Plzeň-jih rozhodnutím pod č.j.ŽP/0501/94.

Stavba zasahuje v katastrálním území Starý Plzenec do ochranného pásma I. stupně povrchového vodního zdroje Starý Plzenec, stanoveného v roce 1966 ONV Plzeň-jih rozhodnutím pod č.j. Vod.1594/66-Ks-405. Dle uvedeného rozhodnutí se jedná o pozorovací objekt Českého hydrometeorologického ústavu.

Stavba zasahuje v katastrálním území Koterov do ochranného pásma I. stupně povrchového vodního zdroje Plzeň Koterov, stanoveného v roce 1966 ONV Plzeň-jih rozhodnutím pod č.j. Vod.1594/66-Ks-405. Dle uvedeného rozhodnutí se jedná o pozorovací objekt Českého hydrometeorologického ústavu.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba prochází v katastrálních územích Třebčice, Nepomuk a Dvorec v úseku staničení stavby km 311,9 – 312,68 ochranným pásmem II. stupně (2b) podzemního vodního zdroje Dvorec a v úseku staničení stavby km 312,68 – 313,5 ochranným pásmem II. stupně (2a) podzemního vodního zdroje Dvorec. Tato ochranná pásma byla stanovena v roce 1987 ONV Plzeň-jih rozhodnutím pod č.j. ZLVH/1445/87. Dle uvedeného rozhodnutí se jedná o zdroj podzemní vody (užitkové i pitné) pro vodovod provozu mlékárny ve Dvorci. Ochranným pásmem jsou chráněny studny S2, S3 a S4.

Životní prostředí

Přírodní park

Záměr je v územní kolizi s přírodním parkem Buková hora – PP tvoří západní hranici trati mezi Blovicemi a Nepomukem.

Památková péče

OP kulturní památky

Stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Je však v územní kolizi s ochranným pásmem zámku Kozel ve Štáhlavech.

Území s archeologickými nálezy

Řešená stavba prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. ÚAN kategorie I se nachází: u Starého Plzece, v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Starý Plzenec a Ždírec, kterou záměr přímo křížuje.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,**Záplavové území**

Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodních toků:

Březový potok v katastrálním území Pačejov, km staničení trati 300,690 – úsek žst. Pačejov není součástí stavby Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň - Koterov (mimo).

Myslívký potok v katastrálních územích Záhoří u Milče a Maňovice, km staničení trati 307,85 – 307,925 – SO 06-20-04 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 307,883.

Úslava v katastrálních územích Dvůrec a Klášter u Nepomuka, km staničení trati 314,4 – 314,73 – SO 07-20-03 ŽST Nepomuk, most v ev. km 314,415, SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602.

Záplavové území pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně aktivní zóny Březového potoka v úseku ř. km 7,132 – 21,671 (od hranice ORP Strakonice/Horažďovice po pramen), který je v kontaktu se železniční tratí stanovil Městský úřad Horažďovice opatřením obecné povahy pod č.j. MH/10223/2016 v roce 2016.

Záplavové území pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně aktivní zóny Myslívkého potoka v úseku ř. km 0,000 – 3,850 (od ústí do Úslavy až k železničnímu mostu pod Třebčicemi), který je v kontaktu se železniční tratí stanovil vyhláškou Krajský úřad plzeňského kraje pod č.j. ŽP/14211/16 v roce 2017.

Záplavové území pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně aktivní zóny Úslavy v úseku ř. km 21,0 – 67,4 (Šťáhlavy – Žinkovy), která je v kontaktu se železniční tratí stanovil Krajský úřad plzeňského kraje pod č.j. ŽP/8092/16 v roce 2017.

Průzkumné území

Trasa záměru je v územní kolizi s průzkumným územím Březový potok (ID 160005) registrovaného jako podzemní úložiště.

Poddolované území

V zájmovém území se nenachází žádné chráněné ložiskové území, ložisko výhradní plocha, dobývací prostory ani prognózní zdroje nevyhrazených surovin. Nejbližší netěžené DP Koterov se nachází více než 850 m východním směrem od záměru.

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

V místech přeložek dochází k záboru nedrážních pozemků stejně jako v úseku, kde je trať zdvoukolejněna. Ve zbývajících částech řešeného úseku je trasa vedena po stávajícím drážním pozemku. Okolní stavby jsou ve výjimečných případech v přímé kolizi s navrženým řešením. Tyto konkrétní objekty jsou popsány v kapitole D2.2.5 Demolice a jsou navrženy k odstranění.

Z hlediska ochrany okolí stavby jsou navrženy ve vybraných lokalitách protihlukové stěny, které zajistí splnění vyhláškou požadovaných limitů hluku.

Odtokové poměry

Odtokové poměry, tzn. velikost přímého odtoku z povodí, budou navýšeny. Zvětšen bude rozsah zpevněných ploch a to především ve stanicích, ze kterých bude voda odváděna do dešťové kanalizace. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov bude přidána 2. traťová kolej, která vygeneruje oproti stávajícímu stavu nové plochy s vyšší mírou odtoku, ze kterých bude voda řízeně odváděna do vodotečí. Odtok vod bude zajištěn obnovou, nebo výstavbou nových odvodňovacích zařízení především v rámci objektů železničního spodku. Vybraná odvodňovací zařízení budou vybavena retenčními prvky pro zpomalení odtoku vod.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Demolice

V úseku Horažďovice předm. – Nepomuk je stavba vedena téměř výhradně po stávajícím drážním pozemku. Směrové úpravy jsou navrženy v prostoru zast. Velký Bor, která bude přemístěna. Objekty v prostoru zastávky tzn. přístřešky a strážní domek č. 78 budou demolovány. Z důvodu zahloubení komunikace II/188 v prostoru křížení s tratí ve Velkém Boru je navržen k demolici také objekt pro bydlení na pozemku St. 98 v k.ú. Velký Bor včetně souvisejících přilehlých objektů. Demolován bude také stávající objekt zast. Nekvasovy.

V prostoru ŽST Nepomuk budou demolována obě stavědla s přilehlým skladištěm, kiosek u výpravní budovy a v prostoru opravny trakčního vedení silo, sklad a studna.

V úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov bude železniční trasa zdvoukolejněna, tato skutečnost si vyžádá demolice stávajících objektů v následujícím rozsahu. Demolován bude objekt zast. Srby, skladiště v ŽST Ždírec u Plzně, reléový domek v k.ú. Vlčice, strážní domek č.p. 31 v Blovicích, stavědlo 1 v ŽST Blovice, strážní domek č.p. 182 v Blovicích a sklad, garáž, studna a vodárna v prostoru ŽST Nezvěstice. Vlivem úprav směrového řešení komunikace II/117 na přejezdu v ev. km 325,043 v Blovicích, bude nezbytné odstranit objekt na pozemku St.259 k.ú. Blovice. V prostoru trakční napájecí stanice Nezvěstice bude demolován objekt rozvodny a technologické objekty. Vlivem úprav směrového řešení komunikace II/183 na přejezdu v ev. km 336,111 ve Štáhlavech, bude nezbytné odstranit objekt na pozemku č.p.274. Nové komunikační propojení ul. Nepomucká a Smetanova ve Starém Plzenci vyžaduje demolici objektu pily na pozemku st. 264/2.

Kácení dřevin

Bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsáném v dokumentaci H.9.4

Před zahájením stavby bude nutné odstranit: **22 378 kusů stromů**, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno **206 194 m² keřů**, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu).

Množství dřevin navržené ke kácení pro potřeby stavby

odstranění keřů (za keře jsou brány dřeviny o průměru menším než 10 cm=obvod cca 30 cm)	m ²	206 194
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,5 [m] (průměr 10 cm - průměr 50cm)	ks	21 999
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,9 [m] (průměr 50 cm – průměr 90 cm)	ks	341
kácení stromů s odstraněním pařezů přes průměr kmene 0,9 [m] (průměr větší než 90 cm)	ks	38

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

Podrobnější informace jsou uvedeny v přílohách dokumentace H.9.6 a H.9.7, následující tabulka podává stručné shrnutí.

Katastrální území	Plocha záborů [m²]				
	ZPF		PUPFL		
	trvalý	dočasný nad 1 rok	trvalý	dočasný nad 1 rok	dočasný do 1 roku
Babín u Horažďovic	257	782	0	0	0
Blovice	24 537	15 145	0	0	0
Dvorec	15 363	8 963	0	0	0
Horažďovice	8 032	10 595	348	644	0
Horažďovická Lhota	12 925	16 749	619	160	0
Hradiště u Blovic	550	1 366	0	0	0
Jetenovice	2 529	17 522	331	0	0
Klášter u Nepomuka	7 015	5 108	0	0	0
Koterov	3 884	4 526	337	152	0
Kovčín	5 267	13 563	242	0	0
Maňovice	4 276	11 357	374	1 174	0
Měcholupy u Blovic	0	0	8 621	6 734	44
Milčice	0	490	0	0	0
Mileč	3 067	9 887	0	0	0
Nekvasovy	7 466	20 665	133	1 342	0
Nezvěstice	21 319	10 797	530	0	38
Olešná u Nezvěstic	5 754	4 943	0	0	0
Pačejov	2 438	12 913	64	73	0
Sedlec u Starého Plzně	22	0	0	0	0
Srby nad Úslavou	18 805	13 530	23 069	2 245	0
Starý Plzenec	22 512	19 438	19	8	0
Střelské Hoštice	0	0	68	0	0
Štáhlavice	8 522	8 863	0	134	0
Štáhlavy	21 565	13 003	3 714	2 851	104
Třebčice	3 661	10 802	62	728	0
Velký Bor u Horažďovic	42 175	44 502	3 517	0	0
Vlčice u Blovic	16 140	17 405	0	0	0
Vrčeň	416	505	0	0	0
Záhoří u Milče	563	1 504	101	226	0
Zdemyslice	47 964	11 658	47	0	55
Žákava	30 992	13 532	0	0	0
Žďár u Blovic	3 051	854	9 119	13 158	0
Ždírec u Blovic	11 663	9 145	0	0	0
Želvice	135	3 923	0	0	0
Celkem	352 865	334 035	51 315	29 621	241

I) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,

Stavba z hlediska možností napojení na stávající technické vybavení, bude využívat především napojení na veřejnou el. distribuční síť a kanalizační síť. Připojení na jiné sítě, nebo systémy vedení

nejdou uvažovány. Modernizace trati si vyžádá v místě křížení inženýrských sítí jejich ochranu v průběhu výstavby nebo přeložku do nové polohy. Rozsah ochrany a úprav je uveden v části dokumentace D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty a D.2.1.6 potrubní vedení.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje,

Pozemky, na kterých se stavba umísťuje, jsou vzhledem k jejich počtu uvedeny v části dokumentace I.2 Majetkoprávní část.

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

Navržená OP jsou zakreslena v části C.3 Koordinační situace.

o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.

Podmiňující investice

V současnosti nejsou známy žádné investice, které by podmiňovaly modernizaci tratě.

Související investice

- Modernizace tratě výhybna Nemanice II (včetně) – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)
- Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)
- Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009
- Uzel Plzeň, 5. stavba

Vyvolané investice

Přeložky slaboproudu, NN, VN, VVN

SO 04-53-01	Horažďovice předm. - Pačejov, úprava vedení ČEZ NN v km 293,170
SO 04-53-02	Horažďovice předm. - Pačejov, přípojka ČEZ NN zast. Horažďovická Lhota
SO 06-53-01	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v km 304,408
SO 06-53-02	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v km 304,813
SO 06-53-03	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v km 306,295
SO 06-53-04	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v km 306,945
SO 06-53-05	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v km 309,810
SO 07-53-01	ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Rožmitálská ul., východ
SO 07-53-02	ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Rožmitálská ul., západ
SO 07-53-03	ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Blatenská ul.
SO 08-53-01	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 317,257
SO 08-53-02	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 320,117
SO 08-53-03	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 320,684
SO 08-53-04	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 322,503
SO 08-53-05	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 323,266
SO 08-53-06	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 324,750 - 325,050
SO 08-53-07	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 316,900
SO 08-53-08	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN pro zast. Srby
SO 08-53-09	Nepomuk - Blovice, úprava vedení ČEZ NN pro zast. Ždírec u Plzně
SO 08-53-10	Nepomuk - Blovice, přeložka přípojky střešního domku Srby 33
SO 09-53-01	ŽST Blovice, úprava vedení ČEZ NN v km 325,055
SO 10-53-01	Blovice - Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v km 328,580 - 328,650
SO 10-53-02	Blovice - Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v km 329,060 - 329,350
SO 10-53-03	Blovice - Nezvěstice, přípojka NN pro zast. Zdemyslice
SO 11-53-01	ŽST Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v km 332,263
SO 12-53-01	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v km 335,985 - 336,135 (L)
SO 13-53-01	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v km 338,980(P)

SO 13-53-03	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v km 338,800 (P)
SO 13-53-04	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v km 339,080 (L)
SO 13-53-05	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v km 339,320 (P)
SO 14-53-01	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v km 339,882-339,960(L)
SO 14-53-02	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v km 340,028
SO 14-53-03	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v km 340,090
SO 06-54-01	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v km 306,755
SO 06-54-02	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v km 312,550
SO 07-54-01	ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v km 313,040
SO 09-54-01	ŽST Blovice, úprava vedení ČEZ VN v km 325,278
SO 11-54-01	ŽST Nezvěstice, úprava vedení ČEZ VN v km 333,410
SO 12-54-02	Nezvěstice - Starý Plzenec úprava vedení ČEZ VN v km 337,036
SO 13-54-01	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 339,081
SO 13-54-02	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 339,397
SO 02-55-01	Střelské Hoštice - Horažďovice předm., úprava vedení CETIN v km 288,703
SO 04-55-01	Horažďovice předm - Pačejov, úprava vedení CETIN v km 293,200
SO 04-55-02	Horažďovice předm - Pačejov, úprava vedení CETIN v km 295,050
SO 04-55-03	Horažďovice předm - Pačejov, úprava vedení CETIN v km 299,450
SO 06-55-01	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 302,880
SO 06-55-02	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 309,900
SO 06-55-03	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 310,700
SO 06-55-04	Pačejov - Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 312,200
SO 07-55-01	ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 313,300
SO 07-55-02	ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 313,380
SO 07-55-03	ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN Rožmitálská ul.
SO 07-55-04	ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v km 314,406
SO 08-55-01	Nepomuk - Blovice, úprava vedení CETIN v km 317,040
SO 08-55-02	Nepomuk - Blovice, úprava vedení CETIN v km 320,465
SO 08-55-03	Nepomuk - Blovice, úprava vedení CETIN v km 323,313
SO 08-55-04	Nepomuk - Blovice, úprava vedení CETIN v km 324,163
SO 08-55-05	Nepomuk - Blovice, úprava vedení CETIN v km 324,653
SO 09-55-01	ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v km 325,029
SO 09-55-02	ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v km 325,055
SO 09-55-03	ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v km 325,667
SO 09-55-04	ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v km 325,790
SO 09-55-05	ŽST Blovice, úprava vedení Radynet v km 325,058
SO 10-55-01	Blovice - Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 327,967
SO 10-55-02	Blovice - Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 328,595
SO 11-55-01	ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 331,449
SO 11-55-02	ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 332,261
SO 11-55-03	ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 332,310
SO 11-55-04	ŽST Nezvěstice, úprava vedení Radynet v km 332,323
SO 11-55-05	ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v km 332,443
SO 12-55-01	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v km 335,985 - 336,202 (L)
SO 12-55-02	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v km 336,065 - 336,185(P)
SO 13-55-01	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v km 338,774
SO 13-55-02	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v km 338,978(P)
SO 13-55-03	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení MRAKNET v km 339,817
SO 13-55-04	ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v km 339,850
SO 14-55-01	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava vedení CETIN v km 340,015

Kanalizace

SO 04-50-01	Horažďovice předm - Pačejov, přeložka kanalizace v km 291,46
SO 04-50-02	Horažďovice předm - Pačejov, ochrana stávajícího trubního vedení v km 298,62
SO 04-50-03	Horažďovice předm - Pačejov, ochrana stávajícího trubního vedení v km 298,96
SO 04-50-04	Horažďovice předm - Pačejov, dešťová kanalizace v km 295,085
SO 07-50-01	ŽST Nepomuk, ochrana stávajícího trubního vedení v km 313,55
SO 07-50-02	ŽST Nepomuk, překládka kanalizace v km 314,18
SO 07-50-03	ŽST Nepomuk, odvodnění komunikace v km 313,326
SO 07-50-05	ŽST Nepomuk, odvodnění komunikace v km 313,212
SO 07-50-06	ŽST Nepomuk, dešťová kanalizace ŽST v km 313,860-314,185
SO 08-50-01	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00
SO 08-50-01.1	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00, obec Srby nad Úslavou
SO 08-50-01.2	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00, SŽ
SO 08-50-02	Nepomuk - Blovice, ochrana stávajícího trubního vedení v km 316,82
SO 08-50-03	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 319,90
SO 08-50-05	Nepomuk - Blovice, ochrana stávajícího trubního vedení v km 320,37
SO 08-50-07	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 323,27
SO 08-50-08	Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 317,040
SO 08-50-09	Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 320,698
SO 08-50-10	Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 324,700-325,050
SO 08-50-11	Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860
SO 08-50-11.1	Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860, obec Srby nad Úslavou
SO 08-50-11.2	Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860, SŽ
SO 08-50-12	Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 320,863
SO 08-50-13	Nepomuk - Blovice, zatrubnění vodoteče v km 321,830
SO 08-50-14	Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 320,123
SO 09-50-01	ŽST Blovice, překládka kanalizace v km 325,040
SO 09-50-02	ŽST Blovice, překládka kanalizační přípojky v km 325,64
SO 09-50-03	ŽST Blovice, překládka kanalizace v km 325,75
SO 09-50-04	ŽST Blovice, dešťová kanalizace ŽST v km 325,337-325,640
SO 09-50-05	ŽST Blovice, dešťová kanalizace ŽST v km 325,384-325,554
SO 09-50-06	ŽST Blovice, splašková kanalizace v km 325,336
SO 10-50-01	Blovice - Nezvěstice, překládka kanalizace v km 328,60
SO 10-50-02	Blovice - Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 328,570-328,700
SO 11-50-01	ŽST Nezvěstice, překládka kanalizace v km 332,25
SO 11-50-02	ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,325 - 332,390
SO 11-50-06	ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,390 - 332,601
SO 11-50-03	ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace ŽST v km 332,560
SO 11-50-04	ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace I/19 v žel. km 332,323
SO 11-50-05	ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace III/1774 v žel. km 332,263
SO 12-50-01	Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice kanalizace
SO 12-50-02	Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 335,80
SO 12-50-03	Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 336,45
SO 12-50-04	Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 335,833 - 335,916
SO 12-50-05	Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 336,172
SO 12-50-06	Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 336,210 - 336,450
SO 12-50-07	Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 337,039
SO 12-50-08	Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice splašková kanalizace
SO 13-50-01	ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,00
SO 13-50-02	ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,65
SO 13-50-03	ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,80
SO 13-50-04	ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 339,030

SO 13-50-05	ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace ŽST v km 339,395
SO 13-50-06	ŽST Starý Plzenec, odvodnění pochodu v km 338,788
SO 13-50-07	ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace ŽST v km 339,030 - 339,454
SO 13-50-08	ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 338,755 - 339,000
SO 13-50-09	ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 339,80
SO 14-50-02	Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, dešťová kanalizace v km 339,998 - 340,135
SO 14-50-03	Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, dešťová kanalizace v km 340,185

Vodovody

SO 06-51-01	Pačejov - Nepomuk, Prekládka vodovodu v km 310,72
SO 07-51-01	ŽST Nepomuk, prekládka vodovodu PVC DN90 v km 314,19
SO 07-51-02	ŽST Nepomuk, vodovodní přípojka výtopy v km 314,19
SO 08-51-01	Nepomuk - Blovice, prekládka vodovodu v km 320,08
SO 09-51-01	ŽST Blovice, prekládka vodovodu v km 325,04
SO 09-51-02	ŽST Blovice, prekládka vodovodu v km 325,64
SO 09-51-03	ŽST Blovice, prekládka vodovodu v km 325,77
SO 11-51-01	ŽST Nezvěstice, prekládka vodovodu v km 332,25
SO 11-51-02	ŽST Nezvěstice, prekládka vodovodu v km 332,39
SO 12-51-01	Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice vodovod
SO 12-51-02	Nezvěstice - Starý Plzenec, prekládka vodovodu v km 334,25
SO 12-51-03	Nezvěstice - Starý Plzenec, prekládka vodovodu v km 336,02
SO 13-51-01	ŽST Starý Plzenec, prekládka vodovodu v km 338,77
SO 13-51-02	ŽST Starý Plzenec, prekládka vodovodu v km 339,86

VTL, VVTL plynovody

SO 04-52-01	Horažďovice předm. - Pačejov, přeložka VTL plynovodu v km 292,890, DN 300 ocel
SO 04-52-02	Horažďovice předm. - Pačejov, přeložka SKAO Velký Bor v km 293,2
SO 04-52-03	Horažďovice předm. - Pačejov, ochrana VVTL plynovodů v km 294,790, křížení s komunikací SO 04-30-06
SO 06-52-01	Pačejov - Nepomuk, přeložka VTL plynovodu v km 311,670, DN 600 ocel
SO 08-52-01	Nepomuk - Blovice, přeložka VTL plynovodu v km 323,800, DN 100 ocel
SO 09-52-01	ŽST Blovice, přeložka VTL plynovodu v km 325,650, DN 100 ocel
SO 10-52-01	Blovice - Nezvěstice, přeložka VTL plynovodu v km 331,380, DN 100 ocel
SO 14-52-02	Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, přeložka VTL plynovodu v km 341,050

STL plynovody

SO 07-52-21	ŽST Nepomuk, přeložka STL plynovodu v km 313,383 DN 100 ocel
SO 08-52-21	Nepomuk - Blovice, přeložka STL plynovodu v km 323,300, DN 50 PE
SO 10-52-21	Blovice - Nezvěstice přeložka plynovodu STL v km 328,650, DN 90 PE
SO 11-52-21	ŽST Nezvěstice, přeložka STL plynovodu v km 332,400, DN 90 PE
SO 12-52-21	Nezvěstice - Starý Plzenec, přeložka STL plynovodu v km 336,140, DN 90 PE

NTL plynovody

SO 09-52-41	ŽST Blovice, přeložka NTL plynovodu v km 325,500, DN 110 PE
SO 09-52-42	ŽST Blovice, přeložka NTL plynovodu v km 325,640, DN 100 ocel
SO 13-52-01	ŽST Starý Plzenec, přeložka NTL plynovodu v km 338,770, DN 150 ocel
SO 13-52-02	ŽST Starý Plzenec, přeložka NTL plynovodu v km 339,650, DN 300 ocel
SO 13-52-03	ŽST Starý Plzenec, řešení kolize kanalizace a NTL plynovodu

SO 14-52-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, přeložka NTL plynovodu v km 340,020, DN 200 ocel

Komunikace

SO 04-30-01 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace II/188 v žel. km 293,220
SO 04-30-02 Pačejov - Nepomuk, účelová komunikace GSM-R Velký Bor
SO 04-30-03 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Horažďovická Lhota
SO 04-30-04 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Jetenovice
SO 04-30-05 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace v žel. km 293,350
SO 04-30-06 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950
SO 04-30-06.1 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950 - kraj
SO 04-30-06.2 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950 - město
SO 04-30-07 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 297,000
SO 04-30-08 Horažďovice předm. - Pačejov, zpřístupnění a zajištění pozemku Velký Bor
SO 06-30-01 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace III/18614 v žel. ev. km 309,808
SO 06-30-02 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace III/ 18615 v žel. ev.km 310,661
SO 06-30-03 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Mileč
SO 07-30-01 ŽST Nepomuk, přeložka komunikace III/19114 a 19115 v žel.km 313,326
SO 07-30-02 ŽST Nepomuk, úprava místních komunikací v žel.km 313,326
SO 07-30-03 ŽST Nepomuk, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 313,290 - 313,330
SO 08-30-01 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11747 v žel. ev. km 314,791
SO 08-30-02 Nepomuk - Blovice, úprava místní komunikace v žel. km 316,750
SO 08-30-03 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600
SO 08-30-03.1 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600 - kraj
SO 08-30-03.2 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600 - obec
SO 08-30-04 Nepomuk - Blovice, úprava komunikací zast. Srby
SO 08-30-06 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703
SO 08-30-06.1 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703 - kraj
SO 08-30-06.2 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703 - obec
SO 08-30-07 Nepomuk - Blovice, úprava polní cesty žel. km 320,800 - 320,900
SO 08-30-08 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00
SO 08-30-08.1 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00 - kraj
SO 08-30-08.2 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00 - město
SO 08-30-10 Nepomuk - Blovice, svodidlo v žel. km 318,600 - 318,700
SO 09-30-01 ŽST Blovice, zpevněné plochy
SO 09-30-02 ŽST Blovice, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 325,100 - 325,750
SO 09-30-03 ŽST Blovice, úprava komunikace II/178 v žel. ev. km 325,750
SO 10-30-01 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150
SO 10-30-01.1 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150 - kraj
SO 10-30-01.2 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150 - město
SO 10-30-02 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1778 v žel. km 327,940
SO 10-30-03 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 327,575 - 327,920
SO 10-30-04 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 328,575 - 329,320
SO 10-30-05 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 330,460 - 331,025
SO 10-30-06 Blovice-Nezvěstice, účelová komunikace v žel. km 331,240 - 331,480
SO 11-30-01 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace III/1774 v žel. ev. km 332,247
SO 11-30-02 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313
SO 11-30-02.1 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313 - ŘSD

SO 11-30-02.2	ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313 - obec
SO 11-30-04	ŽST Nezvěstice, komunikace pro pěší 332,440 - podchod
SO 12-30-01	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikací zast. Štáhlavy
SO 12-30-02	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava místní komunikace žel. km 336,200 - 336,440
SO 12-30-03	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikace III/18024 v žel. ev. km 336,440
SO 12-30-04	Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikací TNS Nezvěstice
SO 12-30-05	Nezvěstice - Starý Plzenec, přístupové komunikace do podchodu v km 337,039
SO 13-30-01	ŽST Starý Plzenec, místní komunikace v žel. km 339,030
SO 13-30-02	ŽST Starý Plzenec, zpevněné plochy
SO 13-30-04	ŽST Starý Plzenec, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 339,859
SO 13-30-05	ŽST Starý Plzenec, úprava místní komunikace v žel. km 338,800
SO 14-30-01	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021
SO 14-30-01.1	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021 - kraj
SO 14-30-01.2	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021 - město
SO 14-30-02	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava polní cesty v žel. km 342,950 - 343,190
SO 14-30-03	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, svodidlo v žel. km 340,325 - 340,440
SO 14-30-04	Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava polní cesty v žel. km 342,000 - 342,520

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,**

Stavba je navržena jako modernizace stávající tratě. Trať bude upravena v celém úseku Horažďovice předm. – Plzeň-Koterov tj. od km 288,200 do km 343,957. V úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov bude trať zároveň zdvoukolejněna.

- Označení trati dle knižního jízdního řádu: 190, Plzeň – České Budějovice
- Označení trati dle tabulek traťových poměrů: 709B
- Označení traťového úseku: 0401
- Kategorie dráhy: celostátní, zařazena do sítě TEN-T

- b) **účel užívání stavby,**

Stavba bude sloužit k provozování drážní dopravy.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba,**

Stavba je řešena jako stavba trvalá.

- d) **celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních).**

Dopravně technologické řešení stavby je popsáno v části dokumentace B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

- e) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,**

Žádné výjimky nebyly vydány.

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

Již bylo uvedeno v kapitole B.1, odstavec d).

- g) **ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Pro dráhu se v souladu se zákonem o drahách č. 266/1994 Sb. zřizuje ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje u dráhy státní a regionální, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy, u vlečky pak 30 m od osy krajní koleje.

Omezení až zákazy využití území, omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad.

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

Stavba nevytváří, oproti stávajícímu stavu, nové požadavky na spotřebu pitné vody a odvádění splaškových vod. Ve stanicích nejsou navrženy nové prostory, které by navýšily spotřebu vody nad

stávající stav. Navržené úpravy veřejných toalet v ŽST Nepomuk a Starý Plzenec jsou prostou náhradou za demolované objekty veřejných toalet.

Dešťová voda není pro účely stavby cíleně využívána. V ŽST Nezvěstice, jsou navrženy dvě povrchové retenční – odpařovací nádrže s objemem 100 m³ a 180 m³, které slouží pro zachycení vod ze systému staničních tratí vodů.

Při provozování stavby bude vznikat běžný komunální odpad, který souvisí s využíváním stavby cestujícími. Jiné druhy odpadů vznikat nebudou. S ohledem na provoz v elektrické trakci jsou splněny předpoklady pro bezemisní provoz hnacích vozidel.

i) **základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,**

Koncepce výstavby trati je založená na modernizaci tratě se zachováním téměř nepřetržitého provozu klíčových vleček ve stanicích Blovice a Starý Plzenec. Podstatou koncepce je převedení zásobování vleček od Plzně prostřednictvím přípojně trati č.175 Rokycany-Nezvěstice s podmínkou, že úsek Příkosice(mimo)-Nezvěstice bude před začátkem modernizace hlavní trati uveden do technického stavu, který bude vyhovovat provozu nákladních dopravců. Osobní doprava bude v úseku trati Nepomuk-Plzeň hl.n. převedena na NAD, úsek Nepomuk-Koterov bude během stejného období pro nákladní dopravu provozován v nezávislé trakci.

Realizace stavby je plánována v letech 2025-2029.

- V 1.roce na podzim bude stavba zahájena Přípravnými pracemi v celém úseku. V tomto období (pokud nebudou provedeny práce již v letech předchozích) bude nezbytně nutné zahájit Přípravné práce i na úseku Mirošovky (část Nezvěstice-Příkosice). Rekonstrukce je nezbytnou podmínkou pro realizaci modernizace hlavní trati dle koncepce Místně nákladní.
- Ve 2.roce budou:
 - v první polovině hlavní náplní Zemní práce (výkopy a zasypy), vybrané pozemní komunikace a související opěrné či zárubní zdi. Budované násypy jsou spolu s několika dalšími měsíci druhé poloviny roku určené k dostatečné konsolidaci pro napojení na umělé mostní stavby, komunikace pak většinou slouží pro uvolnění prostoru pro rozšíření žel.tělesa pro přeložky nebo druhou kolej,
 - součástí první poloviny roku budou nezbytně nutné stavební a technologické práce na rekonstrukci úseku Mirošovky,
 - v druhé polovině bude na dvoukolejném úseku Horažďovice-Nepomuk modernizována v co největším úseku jedna kolej a součástí bude i rekonstrukce poloviny stanice Nepomuk a Blovice,
 - přes navazující Zimní období bude provoz ve stanicích realizován (včetně vlečkových areálů) po stávajících polovinách kolejiště se zachováním stávajícího SZZ; traťové úseky budou mít TZZ upraveno tak, aby bylo provozováno rovněž ve stávající podobě.
- V 3.roce budou následovat objemem, rozsahem a investicemi největší stavební práce:
 - v první polovině bude na dvoukolejném úseku Horažďovice-Nepomuk modernizována druhá kolej v celém jejím rozsahu; bude dokončena rekonstrukce obou stanic Nepomuk a Blovice; zdvoukolejněno spojení mezi nimi; součástí bude i kompletní rekonstrukce stanice St.Plzenec a zdvoukolejnění úseku do Koterova,
 - v druhé polovině roku dojde k modernizaci stanice Nezvěstice a provedeno zdvoukolejnění úseků na obě strany – do Blovice a do St.Plzece. Na dvoukolejném úseku Horažďovice-Nepomuk budou dokončeny zbývající části první koleje, která byla z velké části rekonstruována rok předtím,
 - přes navazující Zimní období budou zahájeny dokončující výrobní a instalační práce na ZZ pro možné spuštění systému ETCS.
- Ve 4.roce budou:
 - na začátku roku dokončeny práce na zprovoznění ETCS vč. jeho spuštění,
 - do poloviny roku zrealizovány Dokončovací práce (opravy, nedodělky, úklid, rušení ZS a jejich uvedení do původního stavu vč. komunikací použitých pro stavbu, sadovnické a rekultivační práce apod.) vč. zkušebního a ověřovacího provozu celé řešené stavby.

Postupy stavebních a technologických prací jsou rozčleněny do čtyř základních etap:

- **Etapu 1** – zemní práce (náspy, výkopy) pro významné přeložky trati resp. přidání druhé koleje a budování nových resp. přeložených silničních komunikací, vše za běžného železničního provozu (bez omezení), v této etapě je bezpodmínečně nutné dokončit rekonstrukci a zprovoznění napojení „Mirošovky“ – úsek Nezvěstice-Příkosice,
- **Etapu 2** – práce v traťových úsecích (jedna z kolejí) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov) vč. lichých částí žst. Nezvěstice a Blovice,
- **Etapu 3** – práce v traťových úsecích (druhá kolej) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov) vč. sudé části žst. Nezvěstice; zdvoukolejnění úseku Nepomuk-Blovice vč. sudé části žst. Blovice, zdvoukolejnění úseku St.Plzenec-Koterov vč. kompletní žst. St.Plzenec,
- **Etapu 4** – zdvoukolejnění úseku Blovice-St.Plzenec vč. kompletní žst. Nezvěstice, dokončení prací v traťových úsecích (první kolej) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov).

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,

Požadavky na předčasné užívání nebyly po projednání s DOSS a účastníky řízení specifikovány. Zkušební provoz bude definován drážním úřadem při uvádění stavby nebo jejích částí do provozu.

k) orientační náklady stavby.

Náklady stavby jsou cca 15 mld. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Z hlediska urbanismu stavba respektuje stávající uspořádání jednotlivých sídel. Trasa je vedena cca ve stávající stopě železnice. Architektonické řešení vychází z jednoduchého tvarosloví, které vychází z klasické drážní architektury. Tzn. novostavby budov jsou navrženy tak, aby svým tvarem, velikostí a barevným řešením nevytvářely v území nové dominanty. Stavby budov budou přízemní, zastřešeny budou převážně sedlovou střechou. Zastřešení nástupišť bude klasického tvaru „vlaštovka“. Přístřešky na zastávkách a v ŽST budou lehké ocelové konstrukce.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Na základě výstupů z celkové koncepce dopravního řešení a požadované propustnosti trati bylo navrženo konkrétní směrové vedení železniční trati a uspořádání žel. stanic. Při požadovaném vedení osobních vlaků Plzeň - Nepomuk v intervalu 30' v prokladu s rychlíkem Plzeň – Č. Budějovice ve dvouhodinovém intervalu, který bude v době přepravních špiček proložen spěšnými vlaky Plzeň – Horažďovice předm. také ve dvouhodinovém intervalu, bylo navrženo zvýšení traťové rychlosti tak, aby se křížování osobního vlaku s rychlíkem nebo spěšným vlakem uskutečnilo v ŽST Nezvěstice.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550mm nad T.K. délka nástupišť je standardně 120m s možností výhledového prodloužení na 150 m. Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200m protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji.

Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 29 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 14 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytypovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn.

Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena. Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice.

Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce TNS Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

Stávající zabezpečovací zařízení bude kompletně demontováno a nahrazeno zabezpečovacím zařízením ETCS L2. Celý řešený úsek bude dálkově ovládán z pracoviště CDP Praha. Místní obsluha stanic bude zrušena.

Systém dálkového ovládání bude klást vysoké požadavky na sdělovací zařízení, které musí zajistit stabilní datové toky s vysokou kapacitou. Proto je součástí stavby zřízení pátevní optické a metalické kabelové trasy. Jednotlivá sdělovací zařízení v zastávkách a stanicích budou nahrazena novou technologií např. rozhlas, informační zařízení pro cestující, hodinové zařízení. Doplněna budou zařízení nezbytná pro dálkové ovládání, tj. kamerový systém, systém dálkové diagnostiky vybraných zařízení. Pro komunikaci jednotlivých zařízení bude využit také již realizovaný systém GSM-R, který bude stavbou upraven a doplněn.

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

Energetická bilance EOv:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
EOV ŽST Nepomuk	234	234
EOV ŽST Blovice	148	148
EOV ŽST Nezvěstice	188	188
EOV ŽST Starý Plzenec	137	137
Celkem	707	707

Energetická bilance rozvody nn a osvětlení:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Zastávka Horažďovická Lhota	8	8
Zastávka Velký Bor (zrušena)	0	0
Zastávka Jetenovice	8	8
Zastávka Kovčín (zastávka v realizaci)		
PZS ev. km 304,090 (ze zast. Kovčín)	4	4
PZS ev. km 304,770 (ze zast. Kovčín)	4	4
PZS ev. km 306,247	4	4
Zastávka Nekvasovy	8	8
Zastávka Mileč + BTS	16	10
ŽST Nepomuk	70	56
PZS ev. km 314,191 (z žst. Nepomuku)		

Zastávka Srby	24	19
PZS ev. km 317,232 (ze zast. Srby)		
PZS ev. km 317,763 (ze zast. Srby)		
Zastávka Ždírec u Plzně	20	15
PZS ev. km 320,121 (ze zast. Ždírec u Plzně)		
PZS ev. km 322,522	4	4
PZS ev. km 323,278	4	4
PZS ev. km 324,205	4	4
ŽST Blovice	28	22
Zastávka Zdemyslice	20	15
PZS ev. km 327,560 (ze zast. Zdemyslice)		
PZS ev. km 328,577 (ze zast. Zdemyslice)		
ŽST Nezvěstice	80	66
PZS ev. km 330,454 (z ŽST Nezvěstice)		
PZS ev. km 331,019 (z ŽST Nezvěstice)		
PZS ev. km 331,469 (z ŽST Nezvěstice)		
Zastávka Štáhlavy	16	10
PZS ev. km 336,111 (ze zast. Štáhlavy)		
ŽST Starý Plzenec	32	25
PZS ev. km 338,774 (z ŽST Starý Plzenec)		
PZS ev. km 339,658 (z ŽST Starý Plzenec)		
TNS Nezvěstice	30	18
Celkem	384	304

c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpady produkované při stavbě jsou popsány v samostatné části dokumentace H.9.5 Odpadové hospodářství. Při provozování stavby bude vznikat běžný komunální odpad, který souvisí s využíváním stavby cestujícími. Jiné druhy odpadů vznikat nebudou. Trať bude vybavena elektrickou trakcí, proto při provozu, za podmínky použití elektrických hnacích vozidel, jsou splněny předpoklady pro bezemisní provoz.

Vyzískaný materiál bude kategorizován a podle zařazení do příslušné skupiny s ním bude dále nakládáno. Tzn. kolejnice budou v závislosti na stavu použity zpět přímo, nebo po regeneraci. V případě špatného stavu budou sešrotovány. Pražce novější konstrukce (např. SB8) budou regenerovány a použity do méně dopravně zatížených kolejí. Starší typy betonových pražců nevhodné k dalšímu použití budou uloženy na skládku, dřevěné pražce budou uloženy na skládku nebezpečného odpadu. Materiál kolejového lože bude po zjištění rozsahu kontaminace dále využit do podkladních vrstev, nebo uložen na skládku.

d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá nároky na kapacitu veřejných komunikačních sítí. Veškerá komunikace a datové přenosy budou využívat systémy sdělovacího zařízení, které budou realizovány jako nedílná součást stavby. Tyto systémy budou navázány na celkový drážní komunikační a sdělovací systém.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba je z hlediska bezbariérového užívání navržena zejména v souladu s požadavky nařízení č. 1300/2014/EU, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, a vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Základním prvkem bezbariérového užívání stavby je vytvoření bezbariérové přístupové komunikace a orientačního systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

A) pohybově postižení

- Bezbariérové přístupové cesty jsou navrženy pro přístup do přednádraží, na parkoviště, do výdejen jízdenek, čekáren, toalet a na nástupiště.
- Bezbariérová přístupová cesta má průjezdnou šířku nejméně 1600 mm a min. světlou výšku 2300 mm
- Max sklon rampy spojující nástupiště a přilehlou plochu je 8,3%, šířka rampy (doplněné schodištěm) je větší než 1300 mm.
- Pro přístup na nástupiště v ŽST Starý Plzenec je navržen výtah.
- Vstupní dveře na bezbariérové cestě musí mít min. světlou šířku 800 mm a výšku 2100mm, např. kabina výtahu tyto parametry splňuje.
- Bezbariérová přístupová cesta je zřetelně označena vizuálními informacemi, tyto informace jsou součástí stavebního objektu Orientační systém.

B) zrakově postižení

- Informační tabule na nástupišťích jsou projektovány se zvukovým hlásičem pro nevidomé.
- Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou u vstupů do výpravních budov, do podchodu, u přístupů na nástupiště a na ostrovních nástupišťích žel. stanic umístěny orientační hlasové majáčky.
- Na koncích madel schodišť a ramp jsou v podchodu umístěny z vnitřní strany madla orientační hmatné štítky v Braillově písmu (HŠB) se stručnou informací „číslo koleje vlevo a vpravo“ Nad tímto štítkem je na stěně podchodu ve výšce 1,45 m nad podlahou umístěn orientační hmatný štítek s prismatickými písmeny (HŠP) sektorů na nástupišti.
- Na výtahu je umístěno značení hmatovými informacemi.
- Před prvním vzestupným schodem a před prvním sestupným schodem schodiště musí být hmatový pás po celé šířce schodu. Tento pás šířky nejméně 400 mm, musí kontrastovat s povrchem podlahy. Tento pás se musí lišit od pásů použitých pro hmatové naváděcí cesty, pokud se používají
- Navržené řešení odpovídá také technickým a stavebním požadavkům uvedeným v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.
- Nástupiště budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.
- Veřejné WC v nádražní budově, resp. dveře budou označeny hmatovými štítky.
- Tlačítka SOS na toaletách budou navržena s hmatovou informací pro nevidomé.

C) sluchově postižení

- Informační tabule na nástupišťích budou zobrazovat následující informace: cílová stanice, směr jízdy, druh a číslo vlaku, pravidelný odjezd, zpoždění.
- Orientační systém je z hlediska sluchově postižených bez zvláštních požadavků.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) Ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení

Na trati je navržena elektrizace střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Ochrana okolí před vlivy trakčních vedení je navržena podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50122-1 ed. 2. Dle norem se provádí ochrana ukolejněním neživých částí trakčního vedení a ostatních vodivých konstrukcí, které se nacházejí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Na trati je navrženo nepřímé ukolejnění s použitím

zařízení omezujícího napětí o jmenovité hodnotě 250 V; v případě splnění hodnot dle ČSN 34 2613 ed. 2 může být přistoupeno i k provedení přímého ukolejnění, což bude případně upřesněno v realizační dokumentaci stavby. Ukolejnění řeší část dokumentace D.2.3.7.

Dále je podle ČSN 34 1500 ed. 2 a ČSN EN 50122-1 ed. 2 navržena ochrana živých a neživých částí trakčního vedení proti nebezpečnému dotyku. Ve stísněných poměrech, kde nelze realizovat vzdálenosti živých částí trakčního vedení od přístupných míst podle uvedených norem, je zvolena ochrana před nebezpečným dotykem pomocí zábran.

Ochrana proti atmosférickému přepětí trolejových a ostatních vedení je navržena omezovači přepětí v napájecích vývodech. Ochrana proti atmosférickému přepětí vývodů TNS Nezvěstice je navržena omezovači přepětí instalovaných ve stanovišti transformátorů. Ochrana proti přepětí je řešena v objektu silnoproudé technologie (část D.1.3.3).

K objektu trakční napájecí stanice Nezvěstice je navrženo uzemnění dle ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 33 2000-5-54 ed. 3, ČSN 33 2000-5-533, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50522. Uzemnění je navrženo jako mřížová soustava páskových a tyčových zemniců, dle závěrů korozního průzkumu je zvolen pásek FeZn 30/4.

Na přeložkách a přípojkách kabelů vysokého a nízkého napětí je provedena ochrana před nebezpečným dotykovým napětím následovně:

- Síť VN: Automatickým odpojením od zdroje v síti IT (zemněním s rychlým vypnutím) dle ČSN EN 50522, ČSN EN 61936-1 a PNE 33 0000-1
- Síť NN: Automatickým odpojením od zdroje v síti TN-C dle ČSN 33 2000-4-41 ed.3 a PNE 330000-1.

b) Ochrana proti vlivu bludných proudů

Z hlediska ochrany proti vlivu bludných proudů jsou řešeny konstrukce podléhající korozi vodivě spojené se zemí, tj. zejména kovová potrubní vedení a železobetonové mostní objekty.

Je-li to možné, jsou přeložky potrubních vedení v rámci této stavby navrženy z nevodivých materiálů (plasty, sklolaminát). Výjimku tvoří některé přeložky vodovodů a vysokotlakých plynovodů, které jsou navrženy z trub z vodivých materiálů, které buď vyhovují specifikacím dle příslušných norem týkajících se odolnosti proti korozi, nebo na nich bude provedena povrchová protikorozní ochrana.

Na železobetonových mostních objektech bude provedena ochrana proti bludným proudům v souladu s SŽDC SR 5/7 (S) a TP 124. Vzhledem k elektrifikaci tratě je navržen stupeň opatření 4. podle předpisu SŽDC SR 5/7 (S), který spočívá mimo jiné ve vodivém propojení výztuže a jejím propojení s měřicími body.

B.2.6 Základní popis technologických objektů

a) D.1.1. Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-11 ŽST Horažďovice předměstí, úpravy SZZ
PS 05-01-11 ŽST Pačejov, úpravy SZZ
PS 07-01-11 ŽST Nepomuk, SZZ
PS 09-01-11 ŽST Blovice, SZZ
PS 11-01-11 ŽST Nezvěstice, SZZ
PS 13-01-11 ŽST Starý Plzenec, SZZ

V jednotlivých ŽST vznikne nové zabezpečovací zařízení. To bude umístěno na zhlaví v jednotlivých ŽST. Tím dojde k minimalizaci kabelizace, která bude vedena pouze od prvků směrem ke kontejnerům. V případě, že na daném zhlaví se nachází stávající výpravní budova bude snaha zařízení umístit do této budovy a to pod podmínkou, že musí umožňovat dostatečné prostorové rezervy pro

případné změny SZZ a úprava VB je ekonomicky výhodnější před řešením pomocí kontejnerového řešení.

Druhé zhlaví bude vždy umístěno v kontejnerovém provedení.

Kontejnerové provedení je provedeno s ohledem na skutečnost, že jednotlivé ŽST jsou připravovány pro možnost jízdy vlaků o délce až 740m, vzhledem k tomu v mnoha ŽST je provedeno kolejové řešení tak, že jednotlivé délky kolejí dosahují délky až 1 000m. Následně vzdálenost mezi krajními výhybkami přesahuje 1 500m a blíží se k hodnotě 2 000m. Při těchto vzdálenostech a dosahu kabelizace k výhybkám na 400m bez sdružování je soustředění kabelizace do jednoho místa nanejvýš neefektivní.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude provedeno z přípojek NN a z napájení z trakce a baterií. To je provedeno na všech zhlavích stavby vzhledem k tomu, že je tímto způsobem napájen elektrický ohřev výhybek. Ten je zajištěn z obou traťových kolejí s možností přepínání. Tento způsob napájení tedy splňuje i požadavek na dostupnost dvou napájecích sítí.

Zajištění propojení na přenosovou optickou síť je provedeno i na jednotlivých zhlavích. Zde je k dispozici optické propojení jak průběžné, tak místní pro zajištění napojení EOv a osvětlení. Optické propojení bude provedeno v rámci této stavby i na jednotlivé objekty na trati, jedná se zejména o RD u železničních přejezdů a při dalším projednání bude prověřena možnost zajištění místní optické sítě pro potřeby zabezpečovacího zařízení. Výsledkem technického řešení musí být zaokružování optické sítě pro potřeby zabezpečovacího zařízení.

Nové zabezpečovací zařízení bude v jednotlivých ŽST zřízeno formou, které v současnosti lze označit za traťové stavědlo, kdy řídicí část je umístěna mimo ŽST. Řídicí část jednotlivých ŽST bude umístěna v ŽST Horažďovice předměstí a záložní technologické počítače budou umístěny v ŽST Plzeň Koterov. Vzhledem k podmínce výhradního provozu ETCS L2 je nutné uvažovat se zaokružováním jednotlivých technologií do tohoto místa! Nesmí být tedy nasazeno zařízení bez umožnění zaokružování technologií zabezpečovacího zařízení, respektive jejich periférií!

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (viz také část D.1.1.5)

PS 02-01-21 Střelské Hoštice - Horažďovice předm, úpravy TZZ

PS 04-01-21 Horažďovice předm - Pačejov, TZZ

PS 06-01-21 Pačejov - Nepomuk, TZZ

PS 08-01-21 Nepomuk - Blovice, TZZ

PS 10-01-21 Blovice - Nezvěstice, TZZ

PS 12-01-21 Nezvěstice - Starý Plzenec, TZZ

PS 14-01-21 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, TZZ

PS 51-01-21 Horažďovice předm - Horažďovice, úpravy TZZ

PS 52-01-21 Nepomuk-Kasejovice, úpravy TZZ

PS 53-01-21 Příkosice-Nezvěstice, úpravy TZZ

V úseku Plzeň-Koterov (mimo) – Horažďovice předměstí (včetně) dojde k výstavbě systému ETCS L2 ve výhradním provozu.

Veškeré vstupy do oblasti budou provedeny formou automatických vstupů.

Jednotlivá návěstidla budou zřizována v souladu se schválenou dokumentací obsahující i technické specifikace. V současnosti se předpokládá zřízení návěstidel, které budou obsahovat vždy daná světla, kromě oddílových návěstidel.

Na základě žádosti Správy železnic, státní organizace se uvažuje i s doplňkovým návěstěním, jehož zavedení však musí být podloženo rozбором bezpečnosti a ekonomickou efektivitou, včetně technické specifikace na základě požadavku vyplývající z TSI, vzhledem ve vazbě na principiální chování zabezpečovacího zařízení.

Balíkové skupiny budou umístovány jak u jednotlivých prvků dle stávajících zvyklostí, tak budou umístěny i před „Stop značkami“ ve vzdálenosti 100-200m pro zajištění přesnějšího zastavení vlaku.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 90-01-51 Horažďovice předm - Plzeň-Koterov, DOZ

PS 90-01-52 Horažďovice předm - Plzeň-Koterov, RBC

V úseku Plzeň-Koterov (mimo) – Horažďovice předměstí (včetně) dojde k výstavbě systému ETCS L2 ve výhradním provozu.

V rámci stavby bude dodána RBC pro potřeby ETCS. To bude umístěno na CDP Praha do samostatné místnosti v 2.NP dle rozvrhu technologických prostor CDP Praha.

V jednotlivých ŽST vznikne nové zabezpečovací zařízení. To bude umístěno na zhlaví v jednotlivých ŽST. Tím dojde k minimalizaci kabelizace, která bude vedena pouze od prvků směrem ke kontejnerům. V případě, že na daném zhlaví se nachází stávající výpravní budova bude snaha zařízení umístit do této budovy a to pod podmínkou, že musí umožňovat dostatečné prostorové rezervy pro případné změny SZZ a úprava VB je ekonomicky výhodnější před řešením pomocí kontejnerového řešení.

Zajištění propojení na přenosovou optickou síť je provedeno i na jednotlivých zhlavích. Zde je k dispozici optické propojení jak průběžné, tak místní pro zajištění napojení EOv a osvětlení. Optické propojení bude provedeno v rámci této stavby i na jednotlivé objekty na trati, jedná se zejména o RD u železničních přejezdů. Pro propojení venkovních prvků se stavědlovou ústřednou/RD bude zřízena nová kabelizace. Kabelizace bude u jednotlivých bodů rozvedena kabelovými objekty k místní vnější výstroji.

D.1.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

PS 12-01-61 Úprava IHL v žkm 337,043

Stávající IHL (indikátor horkoběžnosti ložisek) Štáhlavy bude rozšířen o potřebné prvky (indikátory) sloužící pro indikaci druhé traťové koleje.

Vzhledem k tomu, že stávající technologický domek s řídicí technologií neumožňuje prostorové rozšíření pro možnost instalace další technologie, bude v rámci tohoto PS nahrazen domkem větším. Původní domek bude zdemontován a předán správci k dalšímu využití.

Po dokončení stavebních prací budou jednotlivé prvky instalovány zpět na 1. TK a zároveň budou doplněny čidla taktéž pro nově vybudovanou 2. TK. Původní vnitřní technologie indikátorů bude nově umístěna v nově instalovaném větším technologickém domku a zároveň bude doplněna technologie pro vyhodnocování v 2. TK.

Napájení IHL bude zajištěno z nových nn rozvodů Správy železnic, s.o.

Napojení IHL na datovou síť Správy železnic, s.o. bude zajištěno pomocí nového traťového optického kabelu TOK (samotný TOK a výpich do IHL je řešen v rámci samostatného PS stavby) a nového switchu vybudovaného v rámci PS přenosového zařízení. Vyhodnocovací pracoviště, které je v současné době umístěno v ŽST Starý Plzenec bude v rámci tohoto PS přemístěno do CDP Praha.

b) D.1.2. Železniční sdělovací zařízení

Předmětná stavba řeší celkovou modernizaci trati Plzeň – České Budějovice, konkrétně v úseku Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov, vč. zdvoukolejnění traťového úseku Nepomuk – Plzeň Koterov. V rámci profese sdělovacího zařízení dojde k výstavbě nové traťové a dálkové optické a metalické kabelizace (TK, HDPE, DOK), nové místní kabelizace v jednotlivých dotčených železničních stanicích, výstavbě nového přenosového systému v technologii MPLS, vybudování rozhlasu pro cestující, informačního a kamerového systému a dalších drobných sdělovacích technologií v jednotlivých stanicích a zastávkách. Zároveň bude upravena a doplněna stávající provozovaná radiová síť GSM-R, radiová síť TRS na navazujících odbočných železničních tratích a taktéž místní radiové sítě MRS v dotčených ŽST. V souvislosti s dálkovým řízením předmětné železniční trati bude v rámci

PS sdělovacího zařízení doplněn sdělovací technologií nový řídící sál na CDP Praha a taktéž bude vybudováno nové pracoviště PPV Strakonice.

MK, MOK

PS 03-02-01 ŽST Horažďovice předměstí, úprava místní kabelizace

PS 05-02-01 ŽST Pačejov, úprava místní kabelizace

PS 07-02-01 ŽST Nepomuk, místní kabelizace

PS 09-02-01 ŽST Blovice, místní kabelizace

PS 11-02-01 ŽST Nezvěstice, místní kabelizace

PS 13-02-01 ŽST Starý Plzenec, místní kabelizace

V rámci uvedených provozních souborů dojde k vybudování nové místní optické a metalické místní kabelizace (ŽST Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec), resp. úpravě stávající místní kabelizace vybudované v souvisejících stavbách (ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Pačejov).

Centrum nové místní kabelizace je obecně navrhováno vždy v nových sdělovacích místnostech výpravních/technologických budov jednotlivých železničních stanic. V rámci PS MK bude sdělovací místnost vybavena jednotně 10ks 19" skříní 800x800.

V rámci nové kabelizace budou napojeny jak stávající, tak i nové objekty v jednotlivých železničních stanicích. Především se jedná o napojení stávajících objektů (BTS, traťový okresek, OTV), nové rozvaděče REOV (rozvaděč elektrického ohřevu výměn) a ROV (rozvaděč osvětlení) dle požadavků silnoproudu, zab. zař. a správce zařízení.

V rámci tohoto PS nebudou budovány nové VTO u vjezdových návěstidel.

Sdělovací kabely budou převážně vedeny v hlavní kabelové trase případně v nově vybudovaném kabelovodu (v rámci samostatného SO) se zabezpečovacími a silnoproudými kabely.

Po dobu provádění stavebních prací, před zapojením nové místní kabelizace musí po určitou dobu zůstat stávající kabelizace v provozu, aby byl zachován provoz stanice. V tomto případě je v rámci jednotlivých PS počítáno s nezbytnými přeložkami stávající kabelizace, pro zachování nezbytného provozu.

TK, HDPE, DOK

PS 90-02-01 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, DOK, TK

PS 52-02-01 Nepomuk – Kasejovice, TK a HDPE

PS 53-02-01 Nezvěstice – Příkosice, TK a HDPE

V rámci těchto provozních souborů bude realizován nový metalický traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8, resp. 10XN0,8 v úseku mezi ŽST Horažďovice předměstí, resp. žkm 290,870 (napojení na kabelizace z předchozí stavby) a ŽST Plzeň Koterov, resp. žkm 343,074 (napojení na kabelizaci z předchozí stavby), resp. v úseku Nepomuk – žkm 23,230 trati na Kasejovice a v úseku Nezvěstice – žkm 24,970 trati na Příkosice. Současně budou do kabelové kynety vždy přiloženy i tři chráničky HDPE 40, přičemž v úseku Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov bude do provozních HDPE trubek následně zafouknut 72vl. DOK a 36vl. TOK. V úsecích navazujících tratí budou HDPE trubky a traťový kabel na konci zemních prací zakončeny koncovkou a připraveny na navázání v rámci dalších navazujících staveb.

Nový DOK a TOK bude vyváděn dle zásad a směrnic správce kabelizace, tj. kabely budou rozděleny na skupiny vláken pro zabezpečovací, sdělovací, traťová a dlouhá vlákna. Plným profilem se DOK navrhuje ukončit pouze v ŽST Horažďovice předměstí a Nezvěstice. Součástí těchto PS je taktéž instalace propojovacích 72vl. POK mezi sdělovací místnost a stavební ústřednu pro přivedení vláken vyhrazených pro ZZ a zároveň pro zajištění 24vl. místního propojení obou místností. Nový 36vl. TOK se navrhuje ukončit plným profilem v každé z dotčených železničních stanic, zároveň z něj budou provedeny všechny nezbytné výpichy do dotčených objektů na trati (RD PZS, TD BTS, IHL, zastávky, ...).

Nový DOK a TOK bude v jednotlivých lokalitách v ŽST ukončen vždy na samostatných nových modulárních optických rozvaděčích pro 144vl. vybavených organizéry v 19" skříních dodávaných v rámci PS MK (sdělovací místnost), resp. skříních DOZ dodávaných v rámci PS ZZ (v SÚ).

Nová kabelizace bude vedena ve společné zemní hlavní trase (budována v rámci tohoto PS) se zabezpečovacími kabely případně silnoproudými kabely, v částech trasy bude veden TK společně s HDPE trubkami kabelovodu (některé zastávky, ŽST, ...), tyto kabelovody budou řešeny v rámci samostatného SO stavby.

Přeložky stávající drážní kabelizace

PS 90-02-02 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC

PS 90-02-04 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, přeložky a úpravy kabelů ČD-Telematiky

V současné době je podél předmětné železniční trati v provozu stávající dálkový kabel DK 41 a taktéž dálkový optický kabel DOK o dimenzi 36vl., který je v celé délce zafouknut do společné HDPE trubky oranžové barvy s 96vl. DOK ČD-Telematika. Vzhledem k tomu, že trasa HDPE trubky s oběma DOKy je vedena v převážné míře v bezprostřední blízkosti kolejiště, resp. přímo v železničním tělese, tak bude nutné provést v podstatě v celé délce stavebních prací provizorní přeložku obou optických kabelů.

V rámci těchto PS bude tedy v celé délce stavebních prací provedena provizorní přeložka HDPE trubky do podpovrchové trasy dle stavebních postupů, tak aby nebyla tato trasa ohrožena stavebními pracemi. Následně budou do takto připravené HDPE trubky instalovány dva optické kabely, jeden 96vl. DOK ČD-Telematiky a druhý 36vl. DOK Správy železnic. Nové DOKy budou v místě navázání provizorní kabelizace na stávající kabelizaci (ŽST Horažďovice předměstí, Pačejov a ŽST Starý Plzenec) provizorně naspojovány na stávající kabelizaci.

Provizorní DOKy se předpokládá ukončit v provizorních prostorech v závislosti na zvolených stavebních postupech a požadavcích na zachování dopravního provozu jednotlivých ŽST a traťových úseků. Ukončení provizorního DOK v jednotlivých železničních stanicích bude provedeno na nově instalovaných ODF pro 144vl. instalovaných do nových 19" skříní dodaných v rámci tohoto PS.

V definitivním stavu bude v rámci PS 90-02-04 položena do hlavní kabelové trasy řešené v rámci PS 90-02-01 nová oranžová HDPE trubka do níž bude v definitivním stavu zafouknut nový 96vl. DOK. Tento DOK bude opět na konci stavebních prací naspojkován na stávající 96vl. DOK, který je již přes rekonstruované ŽST instalován (Horažďovice předměstí, Pačejov a Plzeň Koterov).

V případě stávajícího kabelu DK 41 bude přeložka řešena vždy pouze lokálně, a to v místech křížení železniční trati, resp. při případné kolizi DK s uvažovanými stavebními pracemi. Vzhledem k tomu, že se jedná o přeložku starého dálkového kabelu, který bude následně v plné míře nahrazen novým traťovým a dálkovým optickým kabelem, tak se případné kabelové vložky na DK navrhuji pomocí celoplastového kabelu 25XN0,8. Po provedených přeložkách bude provedeno kontrolní měření na dálkovém kabelu.

Přenosový systém

PS 90-02-03 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, přenosové zařízení

V rámci předmětné stavby bude v celém úseku stavby Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov v návaznosti na optické kabely (DOK, TOK, resp. MOK), nově pokládán v předmětné stavbě, vybudováno pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ v řešených železničních zastávkách a stanicích zcela nové přenosové zařízení s paketovým přenosem dat, které tak doplní přenosové zařízení již vybudované ve stavbě GSM-R. Doplnění přenosového systému se počítá i v napájecí stanici Nezvěstice a spínací stanici Pačejov. Nový přenosový systém v předmětném traťovém úseku bude vybudován ve třístupňové hierarchii. V nejvyšší úrovni bude realizován agregační přenosový systém MPLS (PE) s přenosovou rychlostí 1 Gbps, který umožní rovněž emulaci okruhů E1, tento agregační přenosový systém naváže na sousední páteřní přenosové uzly MPLS, které byly nebo budou vybudovány v rámci předcházející stavby KAC ŘD, případně na uzly MPLS, které budou budovány v rámci jiných souvisejících staveb (např. Uzel Plzeň, 5.stavba). Pod

tímto agregačním traktem MPLS (PE) uzlů bude realizována další úroveň směrovačů (routerů, resp. L3 switchů) s funkcionalitou VPN, resp. VRF, jak to předpokládá, resp. požaduje připravovaná stavba segmentace. Tyto L3 (CE) switchy pak připojují v nejnižší (přístupové) úrovni jednotlivé technologické, resp. administrativní body v jednotlivých místech podél železniční trati (tedy VB s aplikacemi např. dopravní deník, TB, energetické objekty TS, SpS, TNS, reléové domky u přejezdů, rozvaděče EOv, resp. ROv), a to prostřednictvím L2 přepínačů (switchů), určených pro tu, kterou datovou síť.

Zároveň bude vybudována nová přenosová síť pro potřeby systému GSM-R do nichž budou následně přepojeny jednotlivé stávající BTS na předmětné železniční trati.

Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-02-11 ŽST Horažďovice předměstí, TZ a sdělovací zařízení

PS 05-02-11 ŽST Pačejov, TZ a sdělovací zařízení

PS 07-02-11 ŽST Nepomuk, TZ a sdělovací zařízení

PS 09-02-11 ŽST Blovice, TZ a sdělovací zařízení

PS 11-02-11 ŽST Nezvěstice, TZ a sdělovací zařízení

PS 13-02-11 ŽST Starý Plzenec, TZ a sdělovací zařízení

V rámci předcházejících staveb, především stavby GSM-R Plzeň – České Budějovice, byly ve všech dotčených železničních stanicích vybudovány nové IP telefonní zapojovače AŽD Dcom s ovládacím dotykovým terminálem TOP a funkcionalitou GSM-R STOP. V rámci výše uvedených PS dojde pouze k nezbytné úpravě/doplnění stávajících telefonních zapojovačů a vnitřního sdělovacího zařízení (ŽST Horažďovice předměstí a Pačejov), resp. k provizornímu přemístění a následnému definitivní instalaci stávajících telefonních zapojovačů do nových technologických a dopravních prostor na základě aktuálních stavebních postupů stavby (ŽST Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec). V těchto upravovaných lokalitách dále dojde k vybudování nového systému jednotného času a strukturované kabeláže.

PS 11-02-14 TNS Nezvěstice, sdělovací zařízení

Předmětem tohoto PS je vybudování nové strukturované kabeláže (datové a telefonní rozvody v nově rekonstruované budovy TNS a nově vybudovaných objektů v rámci celého areálu TNS Nezvěstice. Nová strukturovaná kabeláž bude sloužit pro sdělovací zařízení, a další zařízení, které se bude nacházet v jednotlivých objektech. Centrum strukturované kabeláže bude umístěno ve sdělovací místnosti, kde budou rozvody ukončeny na patch panelech a dále napojeny do datové sítě. Jednotlivé objekty budou případně propojeny prostřednictvím MOK.

V jednotlivých objektech bude možné vybudování i systému jednotného času řízeného hlavními hodinami, případně využití autonomních hodin pro zachování galvanického oddělení jednotlivých objektů.

Dále zde budou v jednotlivých kancelářích, případně i jiných prostorech umístěny nové IP telefony (velín, kancelář mistra), které mohou být dále doplněny podle požadavků přenosnými IP bezšňůrovými telefony.

Na vstupní brance do areálu TNS Nezvěstice bude vybudován i systém elektrického vrátného, který bude ovládán z velína TNS. Na propojení vrátného s provozní budovou bude položen samostatný zemní MK.

PS 05-02-12 ŽST Pačejov, PZTS a LDP

PS 07-02-12 ŽST Nepomuk, PZTS a LDP

PS 09-02-12 ŽST Blovice, PZTS a LDP

PS 11-02-12 ŽST Nezvěstice, PZTS a LDP

PS 11-02-13 TNS Nezvěstice, PZTS a LDP

PS 13-02-12 ŽST Starý Plzenec, PZTS a LDP

Vzhledem ke skutečnosti, že v technologických místnostech v železničních stanicích je umístěna dražší technologie, jejíž provoz zabezpečuje bezpečnost dopravy, budou vnitřní prostory střeženy zařízením proti vniknutí.

Bude použita poplachová ústředna, která je zavedena u Správy železnic a funguje na bázi sběrnice s pripojitelnými koncentrátory pro připojení smyček. Ústředna a siréna budou zálohovány na dobu min. 12 hodin. U vstupů do hlídaných prostor bude umístěna ovládací klávesnice.

Objekty výpravní/technologické budovy budou chráněny plášťovou ochranou doplněnou o prostorovou ochranu. K tomu bude použita kombinace dveřních a okenních kontaktů, prostorových čidel, případně detektorů tříštění skla.

Poplach bude signalizován na objektech sirénou a signalizován bude rovněž na dohledové pracoviště (přenos bude řešen prostřednictvím přenosového zařízení a napojením do DDTS ŽDC).

Celý systém se doplní o požární čidla umístěná v technologických prostorách. Objekty nebudou střeženy zařízením EPS, ale systémem PZTS rozšířeným o požární čidla. Celý systém bude sloužit pouze pro vnitřní potřebu Správy železnic.

PS 90-02-13 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, úpravy ATÚ

Stávající telefonní ústředny TTC 2000 v ŽST Nezvěstice, Nepomuk a Horažďovice předměstí budou v rámci tohoto PS nahrazeny novými IP telefonními ústřednami, které budou umístěny v nově zrekonstruovaných, resp. stávajících sdělovacích místnostech v jednotlivých ŽST.

Nová IP telefonní ústředna bude navržena tak, aby pokryla potřeby stávajícího telefonního provozu s určitou rezervou pro její doplnění o nové telefonní pobočky. Všechny telefonní pobočky, kde je vybudovaná nebo bude vybudovaná nová strukturovaná kabeláž budou nahrazeny IP telefonními pobočkami. Kde to nebude možné budou zachovány stávající analogové případně digitální pobočky. Nová IP PBX bude vybavena kartami s dostatečným počtem IP, analogových i digitálních účastníků. Součástí dodávky nové IP PBX budou i nové IP, analogové i digitální telefonní přístroje.

Napojení na okolní telefonní ústředny bude provedeno využitím nových E1 nebo SIP trunků na tranzitní IP PBX MX One Plzeň.

Případní vzdálení analogoví účastníci budou k nové IP PBX připojení pomocí vzdálených GW nebo budou nahrazeni novými IP telefonními pobočkami, tam kde je zajištěna IP datová konektivita.

V rámci zprovoznění nové ústředny musí být upravena nadřazená ústředna, zajištěny licence, dále bude upraven číselný plán a provedeno napojení na stávající síť.

Součástí tohoto PS je i dodávka nových IP, analogových a digitálních telefonních přístrojů.

Informační systém

PS 07-02-22 ŽST Nepomuk, informační systém

PS 09-02-22 ŽST Blovice, informační systém

PS 11-02-22 ŽST Nezvěstice, informační systém

PS 13-02-22 ŽST Starý Plzenec, informační systém

PS 90-02-22 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, zastávky, informační systém

V rámci stavby se vybuduje v dotčených stanicích a zastávkách nový informační systém (IS), kromě ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Pačejov (ty budou pouze upraveny a začleněny do dálkového řízení), který se bude dálkově řídit a ovládat z CDP Praha a PPV Strakonice. V rámci stavby budou zřízena i minimální dvě provizorní řídicí pracoviště (v ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Nezvěstice), které budou vždy řídit určitou již zmodernizovanou část předmětné tratě, než bude zprovozněna celá stavba a ovládací pracoviště na CDP a PPV (pracoviště budou i v rámci jiných PS vybaveny funkčním sdělovacím zařízením pro možnost řízení drážní dopravy ve zprovozněných úsecích). Na CDP Praha bude vybudován nový řídicí sál pro tento úsek tratě a v ŽST Strakonice pozice PPV, v rámci této stavby bude již zároveň vybaveno CDP i PPV i pro traťový úsek Strakonice – České Budějovice.

Nově instalované tabule, monitory či panely budou parametry odpovídat aktuální verzi směrnici 118 a splňovat platné pokyny nebo požadavky, dále budou doplněny audio systémem pro nevidomé a

vhodnou ochranou proti ptákům. Nový systém bude již jen na bázi digitální technologie (IP rozhraní, převody do IP) a musí být plně kompatibilní s nadřazeným systémem (CDP Praha), dále bude kromě vizuální části ovládat i automatické hlášení v rozhlasovém systému. Dále bude připojen/začleněn (nebo musí umožňovat budoucí připojení) na další drážní systémy jako je DDTS ŽDC, provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení, KAC atd. Informační zařízení bude obsahovat modul umožňující příjem hodinového signálu z nových hlavních hodin, GPS (DCF) signálu, případně z určeného serveru Správy železnic (NTP). Nový informační systém musí umožňovat odesílání informací o stavu zařízení do systému DDTS ŽDC dle TS 2/ 2008.

Jednotlivé stanice/zastávky budou osazeny standardními tabulemi a monitory, v dostatečném rozsahu a velikosti, aby pokryly určenou oblast a požadovaný počet spojů (informací), dále musí nové panely vyhovovat nové směrnici SŽDC č. 118 a pokynům (přízpůsobené danému stavu stanic). Budou použity inf. panely (tabule, monitory ...) s právě preferovanou technologií u Správy železnic (splňující aktuální směrnice a požadavky), dnešní požadavky jsou LED grafického displeje (plněbarevné LED moduly) s automatickou regulací jasu, s hodinami (externí analogové u nástupištích, digitální u odjezdových) u všech tabulí (u dvojice stačí jedny).

Jednotlivé zařízení bude připojeno běžně používanou kabeláží k danému typu zařízení, tabule (RS485) budou připojeny pomocí FTP-R či FTPz do datové sítě (serveru) přes převodníky/distributory (přep. ochrany), případně budou tabule (ethernet) připojeny přímo do switchu nebo přes opt. rozhraní (v případě zastávek, kde by se dával převodník z RS485 jen kvůli jedné či dvěma tabulím). Monitory (ethernet) budou napojeny přes patchpanel do switchu nebo se využijí nové dat. zásuvky chystané v rámci strukturované kabeláže, případně se využije optické rozhraní (vzdálené lokality). Napájení standardně přes kabely CYKY-J 2,5 (4) mm² ze samostatně jištěných (proudové chrániče) přípojek. U kabeláže bude dodržováno důsledné značení obou konců kabelů a ve skříních budou použity kabely v požadované barvě (dle místních zvyklostí) včetně převleček. Budou v maximální míře využívány společné a stávající trasy, přechody a kabelovody, s ukončením kabelů ve sdělovací místnost (skříně s inf. technologií) ve VB/TB. Prostupy do technologických prostor řešit dle platných standardů. Celý informační systém bude propojen přes nově budovaný přenosový systém provozovaný na nových optických kabelech.

Vzhledem k velikosti stanic a zastávek budou použity následující tabule a monitory, s inf. panely se v této stavbě neuvažuje. Na zastávkách jsou navrženy oboustranné nástupištní víceřádkové zjednodušené odjezdové tabule se 3 či 4 řádky/spoji (dle velikosti fontu a požadované pohledové vzdálenosti) NOT a dig. hodinami, které budou umístěny kolmo na koleje na sam. konstrukci (šibenice) v blízkosti přístřešku na jednotlivých nástupištích.

Ve stanicích budou navrženy jednostranné zjednodušené odjezdové tabule s min. 6 řádky/spoji (5+1) OT a dig. hodinami, které budou nainstalovány na fasádu VB nebo na sam. konstrukci (šibenici) v terénu, případně budou na vedlejší přístupové cesty umístěny menší (menší font a požadovaná pohledová vzdálenost) jednostranné zjednodušené odjezdové tabule s min. 3 řádky na sam. konstrukci (střed). Na nástupištích jsou navrženy oboustranné nástupištní tabule NT bez hodin a čísla kolejí, které budou instalovány na sam. konstrukce (šibenice či T) s externími analog. hodinami nebo budou nást. tabule uchyceny přímo na zastřešení nástupiště pomocí připravených držáků (v tomto případě jsou anal. hodiny umístěny na zastřešení sólo). Dále budou instalovány v čekárnách, na fasádě VB nebo konstrukci zastřešení odj. monitory min. 43" v antivandal temperovaném krytu a v podchodu budou zabudovány speciální podchodové monitory, kryté rámečkem, do připravených nik ve stěnách. Případný příjezdový monitor (čekárna v ŽST Nezvěstice) bude mít obdobné parametry jako odj. monitor.

Rozhlas pro cestující

PS 07-02-21 ŽST Nepomuk, rozhlasové zařízení

PS 09-02-21 ŽST Blovice, rozhlasové zařízení

PS 11-02-21 ŽST Nezvěstice, rozhlasové zařízení

PS 13-02-21 ŽST Starý Plzenec, rozhlasové zařízení

PS 90-02-21 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, zastávky, rozhlasové zařízení

V rámci stavby bude ve vybraných železničních stanicích a zastávkách vybudován nový rozhlas pro cestující. Použitá rozhlasová ústředna bude v IP provedení se 100 V rozhlasovým rozvodem. Použitá rozhlasová ústředna musí dále umožňovat:

- montáž do 19“ racku,
- elektronický gong,
- optickou indikaci stavu,
- dálkový dohled,
- možnost lokálního i dálkového ovládání,
- přepínání hlasitosti den/noc,
- možnost připojení alespoň 4 větví v ŽST (dle specifikace konkrétní lokality), 1 větev v zastávce,
- zařízení musí být zavedeno pro používání u Správy železnic

Ve všech stanicích a zastávkách bude použito stejné zařízení v provedení IP. Ovládání bude primárně dálkové, RÚ bude ale možné ovládat i místně. Automatické hlášení bude probíhat z CDP Praha, kde bude instalován informační server s vazbou na zabezpečovací zařízení. Na CDP Praha bude vybudován nový řídicí sál pro tuto trať a v ŽST Strakonice pozice PPV.

Stávající rozhlas pro cestující bude demontován v případě, že bude nahrazen novým zařízením. Pro rozhlas pro cestující se vybudují nové vnější kabelové rozvody. Použijí se kabely

TCEPKPFLEY, resp. CYKY. Ukončení rozhlasových kabelů vnějších bude provedeno přímo na zářezových rozpojovacích svorkovnicích s bleskojistkami, a to buď na stojanu sděl. zařízení, nebo v plastových kabelových skříních obdobně jako kabely místní kabelizace.

Přepětové ochrany na rozhlasových rozvodech budou umístěny buď před vstupem do skříně s technologií, nebo až v samotné skříně, jak to prostorové podmínky dovolí.

Prostory nástupišť budou ozvučeny reproduktory v antivandalním provedení s přepínatelným výkonem 6,10,15W. Vzdálenost mezi reproduktory bude cca 18–20 m.

Napájení RÚ bude z nezajištěné sítě a bez zálohy.

Kamerový systém

PS 07-02-23 ŽST Nepomuk, kamerový systém

PS 09-02-23 ŽST Blovice, kamerový systém

PS 11-02-23 ŽST Nezvěstice, kamerový systém

PS 13-02-23 ŽST Starý Plzenec, kamerový systém

PS 90-02-23 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, zastávky a přejezdy, kamerový systém

Pro dohled nad bezpečností a provozem železničních drah budou vybudovány nové kamerové systémy v jednotlivých železničních stanicích. Kamerové servery budou umístěny do všech železničních stanic na traťovém úseku Horažďovice – Plzeň Koterov. Dohledová pracoviště budou vybudována na pracovištích CDP Praha a PPV Strakonice. Lokálně ve stanicích budou vybudovány pracoviště pro dohled nad kamerovým systémem s možností stahování dat oprávněnou osobou bez omezení provozu na dohledových pracovištích (možnost použití servisních notebooků). Kamerové servery budou vybaveny pevnými disky pro uchovávání záznamu na 7 dní (168 hodin). Všechny kamery budou připojeny do systému KAC. Ke zpracovaným a zpracovávaným kamerovým záznamům budou mít přístup pouze oprávněné osoby dle svého oprávnění k přístupu. Celý kamerový systém musí být zabezpečen proti neoprávněnému a nahodilému přístupu. uPC pro dohled KS budou chráněny individuálním vstupním heslem oprávněného uživatele. V prostoru, kde bude umístěn kamerový server s funkcí záznamu, bude umístěna provozní kniha záznamů o užívání KS. V prostoru, který budou nové kamery snímat musí být na všech vstupech a výstupech umístěna informační tabulka o provozování kamerového systému (požadavky na informativní tabulky je v SŽDC směrnici č. 108, příloha C).

Kamerové systémy budou budovány v souladu se Základními technickými požadavky na kamerové systémy (SŽDC č.j. 7058/2015-O14). Nové kamerové systémy musí být kompatibilní s vybudovanými systémy v ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Pačejov.

Kamery budou umístovány přednostně na samostatné sloupy na koncích všech nástupišť s umístěnými kamerami ve výšce cca 5 m. Tyto kamery budou zabírat jednotlivé nástupištní hrany. Kamerové sloupy budou vybaveny výložníky, kamerovými skříněmi, uzemněním a potřebnou technologií pro provoz kamerového systému. Ke sloupům budou v HDPE trubkách přivedeny optické kabely se SM vlákny a potřebné napájecí kabely. Kamerové skříně budou vybaveny dveřním kontaktem, dohledovatelným v DDTS ŽDC. Do prostoru čekáren a vestibulů budou dále doplněny IP kamery sledující prostory čekáren, tak aby pokud to bude možné byly v záběru monitory a tabule informačního zařízení. Ve stanicích budou na fasády VB umístěny kamery pro sledování prostoru NAD. Jelikož tyto kamery budou zabírat z velké části nedrážní prostory nebude z těchto kamer pořizován videozáznam. Další kamery budou umístěny do podchodů, tak aby byl z obou stran sledován celý tubus podchodu a dále jednotlivé výstupy na nástupiště. Sledování vybraných zhlaví bude provedeno umístěním kamery na vhodnou osvětlovací věž, na které bude umístěna kamerová skříň a bude k ní přiveden optický kabel.

Kamery na železničních přejezdech budou přednostně umístovány na samostatné sloupy, tak aby zůstaly na drážním pozemku a sledovali přejezdy „do kříže“. Na každý přejezd se počítá s umístěním dvou kamerových sloupů a na každý sloup dvě kamery. Sloup bude vybaven výložníkem a kamerovou skříní. Ke sloupům budou v HDPE trubkách přivedeny optické kabely se SM vlákny a potřebné napájecí kabely. Potřebná technologie pro kamerový systém bude umístěna na zastávkách v příslušných RD.

Kamerové skříně budou vybaveny dveřním kontaktem, dohledovatelným v DDTS ŽDC.

PS 11-02-24 TNS Nezvěstice, kamerový systém

V TNS Nezvěstice bude vybudovaný nový kamerový systém. Dohledové pracoviště zřízeno lokálně ve velině TNS a na ED Sušická bude stávající dohledové pracoviště doplněno o přístup na nové kamery v areálu TNS. Na ED Sušická budou pro dohled nad novým kamerovým systémem doplněny nové monitory. Kamerový server bude umístěn ve sděl. místnosti v provozní budově TNS. Kamerové servery budou vybaveny pevnými disky pro uchovávání záznamu na 7 dní (168 hodin).

Kamery v areálu TNS budou umístěny na samostatných sloupech, ke kterým budou v HDPE trubkách přivedeny optické kabely se SM vlákny a potřebné napájecí kabely. Kamery budou dohledovat vstupní bránu a areál TNS. Ke sloupům budou v HDPE trubkách přivedeny optické kabely se SM vlákny a potřebné napájecí kabely. Kamerové skříně budou vybaveny dveřním kontaktem, dohledovatelným v DDTS ŽDC. V budově a na fasádě provozní budovy budou umístěny další kamery pro sledování prostoru před provozní budovou a vybraná místa v provozní budově.

Celý kamerový systém musí být zabezpečen proti neoprávněnému a nahodilému přístupu. uPC pro dohled KS budou chráněny individuálním vstupním heslem oprávněného uživatele. V prostoru, kde bude umístěn kamerový server s funkcí záznamu, bude umístěna provozní kniha záznamů o užívání KS. V prostoru, který budou nové kamery snímat musí být na všech vstupech a výstupech umístěna informační tabulka o provozování kamerového systému (požadavky na informativní tabulky je v SŽDC směrnici č. 108, příloha C).

Rádiové spojení

PS 90-02-31 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, úprava TRS, MRS

PS 90-02-32 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, úprava a doplnění GSM-R

PS 90-02-32 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, uvedení do provozu

V rámci uvedených provozních souborů bude provedena úprava, resp. doplnění stávajících radiových systému TRS, MRS a GSM-R na samotné dotčené, resp. přílehlých odbočných tratích.

Pro zajištění pokrytí navazujících odbočných tratí do požadovaných kilometrů (žkm 23,998 trať směrem na ŽST Příkosice, resp. do žkm 22,040 trati směrem na ŽST Blatnou) budou vhodně doplněny dvě stávající BTS v ŽST Nezvěstice a v zastávce Mileč. Obě BTS jsou v současné době vybaveny jednou řídicí jednotkou a jednou vzdálenou vysílací jednotkou a stávajícím anténním systémem tvořeným dvěma (BTS Nezvěstice), resp. jednou anténou (BTS Mileč). V rámci tohoto PS budou obě stávající BTS doplněny jednou novou vzdálenou vysílací jednotkou, která bude připojena na stávající řídicí

jednotku příslušné BTS. Anténní systém bude vždy doplněn o jednu novou anténu a samostatné anténní svody, které budou mezi stožárem a TD BTS vedeny ve stávajících, již dříve položených chráničkách. Pro možnost umístění nové antény na stávajícím anténním stožáru bude stožár doplněn o nové konstrukční prvky (výložníky, ochozy,...).

Napájení nově instalovaných vzdálených vysílacích jednotek umístěných ve stávajících TD BTS bude zajištěno ze stávajícího zálohovaného zdroje 48VDC, který bude v případě potřeby vhodně doplněn, stávající baterie budou nahrazeny novými bateriemi s větší kapacitou.

Před samotným zahájením výstavby jednotlivých BTS bude v rámci provedeno nezbytné předrealizační měření pro ověření softwarové predikce a zpřesnění provedeného rádiového plánování. Po zprovoznění celého systému bude provedeno závěrečné měření pokrytí trati dle EIRENE kritérií vč. měření QoS parametrů.

V případě systému MRS bude nutné zachovat provoz těchto jednotlivých místních rádiových sítí během realizace předmětné stavby i po jejím dokončení ve vybraných ŽST (ŽST Starý Plzenec, ŽST Nezvěstice, ŽST Blovice, ŽST Nepomuk, ŽST Pačejov a ŽST Horažďovice předměstí). Ve výše uvedených lokalitách vyjma ŽST Pačejov budou stávající ZR MRS nahrazeny novými IP ZR RDST MRS. Nové IP ZR MRS budou v jednotlivých ŽST umístěny do stávající 19" skříně ve stávajících technologických domečcích rádiového systému GSM-R. Nové anténní systémy budou umístěny na odpovídající stávající anténní stožáry GSM-R. Aby nebylo nutné rádiové zařízení MRS provizorně přesouvat, budou nové IP ZR MRS namontovány a zprovozněny na začátku stavebních prací. Stávající již nevyužívané zařízení bude následně demontováno a předáno správci zařízení. Pro možnost instalace nových IP ZR MRS v TD jednotlivých BTS rádiového systému GSM-R budou v rámci PS přenosového zařízení doplněny switche. Pro propojení a integraci nových IP ZR MRS do stáv. telefonních zapojovačů bude využit stávající radioserver na CDP Praha.

Vzhledem k plánovanému zrušení obsazení železniční stanice ŽST Ždírec u Plzně v rámci předcházející stavby, bude tato ZR zachována a po ukončení předmětné stavby bude demontována. Stávající IP ZR MRS v ŽST Pačejov zůstane během stavebních prací zachována a následně bude přepojena na stáv. radiový server na CDP Praha.

Rádiový systém TRS bude v průběhu předmětné stavby v provozu pouze na odbočných tratích Nezvěstice – Rokycany a Nepomuk – Blatná – Strakonice.

Na odbočné železniční trati Nezvěstice – Rokycany bude předmětnou stavbou dotčena pouze ZR rádiového systému TRS umístěná v TNS Nezvěstice. Tato bude před započítím stavebních prací na TNS Nezvěstice přemístěna do nové technologické skříně umístěné v blízkosti nedalekého železničního přejezdu vedle nového RD zabezpečovacího zařízení. Vedle nové přístrojové skříně bude umístěn nový stožár výšky do 18 m, na který bude přemístěn anténní systém. Propojení z telefonní ústřednou bude zajištěno pomocí nové místní kabelizace. Provizorně bude nová technologická skříň připojena novým výpichem ze stávajícího dálkového kabelu. Společně se ZR TRS bude přemístěno i rádiové zařízení ve funkci radioreléového spoje, které zajišťuje propojení s ostatními ZR dotčené stuhý rádiového systému TRS v Příkopicích. Taktéž anténní systém radioreléového spoje bude přemísťován současně anténním systémem rádiového zařízení TRS. Do zbytku topologie této stuhý rádiového systému TRS nebude v rámci předmětné stavby zasahováno.

Na odbočné trati Nepomuk – Blatná – Strakonice zůstane i po ukončení předmětné stavby v provozu rádiový systém TRS. Provoz bude nutné zachovat i během samotných stavebních prací. Předmětnou stavbou bude na této stuhě dotčena pouze ZR rádiového systému TRS v ŽST Nepomuk, která je umístěna ve výpravní budově. Anténní systém je umístěn na střeše výpravní budovy. V rámci předmětné stavby bude anténní systém upraven a přemístěn na nedaleký betonový stožár BTS rádiového systému GSM-R. Základnová radiostanice bude přemístěna do technologického domku GSM-R umístěného u stožáru. Ovládací blok společně s ovládací skříňkou zůstane zachován. Během stavebních prací na výpravní budově budou ZL i ZO provizorně vymístěny a následně vráceny zpět do DK. Propojení ZR a ZL bude realizováno po vyhledávacím kabelu, který je veden společně s MOK do TD BTS rádiového systému GSM-R, popřípadě po novém místním metalickém kabelu. Do zbytku topologie této stuhý rádiového systému TRS nebude v rámci předmětné stavby zasahováno.

Pokrytí odbočné trati Horažďovice předměstí – Klatovy rádiovým systémem TRS nebude v rámci předmětné stavby nijak upravováno a zůstane zachováno technické řešení, které bude vytvořeno v rámci vypnutí rádiového systému TRS na železniční trati Plzeň – České Budějovice v roce 2020.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 90-02-41 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, DDTS ŽDC

V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC bude v úseku Horažďovice – Plzeň Koterov vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) a terminálový server (TeS) v objektu CDP Praha a v oblasti OŘ Plzeň (ED). Rozvaděče RDD s InK budou umístěny v ŽST Strakonice, ŽST Horažďovice předměstí, ŽST Pačejov, ŽST Nepomuk. V ostatních lokalitách budou umístěny rozvaděče RDD bez InK.

Technologické systémy v železničních stanicích (Osvětlení, EOVS, PZTS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další TLS) budou připojeny pomocí InK do datové technologické sítě (TDS) a následně na InS v CDP Praha. Data z jednotlivých InK budou směřována na InS umístěný na CDP Praha.

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

Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK. Pro tyto účely bude dodán 1x mobilní (servisní) klient pro SEE a 1x mobilní (servisní) klient pro SSZT a 1x mobilní (servisní) klient pro SPS.

PS 90-02-42 Horažďovice předměstí – Plzeň Koterov, DOZ

V rámci tohoto PS budou vybudována nová pracoviště na CDP Praha pro dálkové ovládání trati Plzeň – České Budějovice a pracoviště pohotovostních výpravčích (PPV) Strakonice pro dálkové ovládání jednotlivých traťových úseků dle požadovaného členění.

Jedná se o následující pracoviště:

PPV Strakonice – budou vybudována dvě nová dispečerská pracoviště:

- Strakonice (traťový úsek Strakonice – Plzeň)
- České Budějovice (traťový úsek České Budějovice – Strakonice)

Na CDP Praha – bude vybudováno pět nových dispečerských pracovišť:

- Úsekový dispečer – Horažďovice předměstí
- Úsekový dispečer – Strakonice
- Úsekový dispečer – Číčenice
- Traťový dispečer (Plzeň – Strakonice)
- Traťový dispečer (Strakonice – České Budějovice)

Na CDP Praha bude vybudován v rámci souvisejících PS stavby celý nový dispečerský sál pro tato nová pracoviště.

- Doplnění/ukončení datové a telefonní strukturované kabeláže;
- Instalace ovládacích dotykových terminálů včetně serveru pro spolupráci s InS dopravního klienta;
- Nahrávání komunikace dopravních zaměstnanců a dispečerů;
- Vybavení pracoviště dispečera kamerovým a informačním systémem.
- Dovybavení stávajícího pracoviště DŽDC

Jednotlivé počítače nebudou umístěny v dispečerském sále, ale v místnosti Zázemí technologie, tj. za zobrazovacími jednotkami VZJ, v technologickém patře nebo budou v pasivním provedení (pasivní

chlazení). Dále je požadováno, před zapojením DOZ, aby software zapojované oblasti byl k dispozici na cvičném sále minimálně 1 měsíc před spuštěním „ostrého“ sálu, a to z důvodu zácvičení dispečerů.

Nové pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) bude realizováno v ŽST Strakonice. Bude se jednat o dvě pracoviště u PPV pro úsek tratě Strakonice – České Budějovice. Servery (hlavní, virtuální i záložní) budou vždy společné pro oba úseky (celou trať Plzeň – České Budějovice). Vybavení musí být obdobné, jako pro CDP Praha s tím, že komfort ovládání nemusí kopírovat řídicí pracoviště v CDP Praha.

Toto pracoviště bude v rámci tohoto PS vybaveno pro obsluhu sdělovacího zařízení vybaveno následujícími zařízeními:

- Terminálem s dotykovou obrazovkou sdružující v sobě možnost ovládání telefonních okruhů, rádiových sítí a přístup do telefonní sítě;
- Klientským počítačem IS s možností ovládání informačního systému v daném úseku trati;
- Klientským pracovištěm, provozní aplikací pro vedení dopravní dokumentace.

Terminál s dotykovou obrazovkou bude umístěn na stole v místnosti dispečera/výpravčího a bude připojen do stávající technologické datové sítě. Dále bude na stole pohotovostního výpravčího umístěna výše zmíněná klientská stanice IS. Server IS bude umístěn ve sdělovací místnosti v 19" skříni a připojen do TDS pomocí přenosového systému.

c) D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 07-03-11 ŽST Nepomuk, DŘT

PS 09-03-11 ŽST Blovice, DŘT

PS 11-03-11 ŽST Nezvěstice, DŘT

PS 11-03-12 TNS Nezvěstice, DŘT

PS 13-03-11 ŽST Starý Plzenec, DŘT

PS 60-03-11 ED Plzeň, doplnění DŘT

V řízených objektech se navrhuje instalace nových podřízených stanic, tvořených programovatelným automatem na bázi průmyslového počítače IPC v nástěnné nebo policové (rack 19") skříni. Každá stanice bude koncentrovat signály a povel z řízených technologických zařízení. Signály a povel z technologického zařízení budou připojeny pomocí vnitřních kabelů - trasy instalace se uvažují v rámci jednotlivých objektů. Kabely budou připojeny k tzv. přechodové reléové a svorkové skříni (skříňce), která bude tvořit rozhraní mezi DŘT a technologickým zařízením a slouží hlavně pro snadné odzkoušení a případné hledání závad pokud někdy dojde k poruše DŘT (závady v kabeláži) případně u malých objektů, kdy oddělovací přechodová relé a programovatelný automat, mohou být ve společné skříni.

Optické kabely budou připojeny přes průmyslový switch s rozhraním optika/ethernet do terminálů v jednotlivých rozvaděčových polích v jednotlivých rozvodnách. Komunikační protokol mezi jednotlivými rozvodnami a hlavní telemetrickou jednotkou bude ModBus /IEC 61850.

Podřízené stanice budou pomocí jednotek interface dálkového přenosu komunikovat prostřednictvím přenosových kanálů Ethernet (10MB/s) s řídicí jednotkou na ED Plzeň.

Adresy programovatelných automatů v rámci přenosových sítí elektrodyspečinku Plzeň určí při zpracování projektu nebo nejpozději při realizaci provozních souborů majitel zařízení (SŽ s.o.) popř. správce zařízení OŘ Plzeň SEE.

Zařízení DŘT bude ve všech případech umístěno ve vnitřních prostorách majitele SŽ s.o. a nevyžaduje zřízení ochranných pásem. Spojovací cesty budou součástí sdělovacích kabelů (přenosové pásmo s garantovanými parametry přenosu popř. přenosová zařízení v místních optických kabelech) a jsou předmětem části D.1.2 stavby. Nutnou podmínkou budování DŘT jsou přenosové kanály do Elektrodyspečinku Plzeň.

Zařízení DŘT vyžaduje pouze přívod el. energie zajištěný proti výpadkům - bude řešeno v rámci silnoproudu - vývod zajištěné sítě z napájecího rozvaděče pro zabezpečovací zařízení popř. z ovládacího napětí rozvodny 22kV (230V AC nebo 24V DC) nebo z ovládacího napětí měničny 230V AC. Spotřeba nyní používaných stanic se pohybuje pod 150VA na plně osazenou jednotku PLC včetně oddělovacích reléových členů. Pro manipulační zásuvky ve skříni DŘT je dále požadován přívod 230V AC - slouží pouze při údržbě zařízení k připojení např. páječky nebo měřicích přístrojů.

D.1.3.2 Technologie rozvoden VVN/VN

PS 12-03-21 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, rozvodna 110 kV, technologie

Stávající stav

Stávající rozvodna 110 kV původně vybudovaná v 60-letech pro elektrizaci trati Plzeň - České Budějovice byla po roce 1989 majetkově rozdělena na části ČEZ-Di a část ČSD, která přešla pod správu SŽDC (dnes SŽ). V části ČEZ-Di byla cca v roce 2004 provedena rekonstrukce s náhradou všech původních přístrojů za přístroje s elektromotorovými pohony, které jsou z r. v. 2004, vyjma vypínače který je z r.v. 2002), ale i ta nevyhovuje současnému stavu neboť rozvodna 110 kV-ČEZ-Di je zapojena do vedení 110 kV mezi rozvodnami ČEZ R110 kV Přeštice a R110 kV Rokycany, které bylo posíleno a rozvodna 110 kV v TNS Nezvěstice neumožňuje požadovaný přenos energie ČEZ-Di.

Toto se týká i současného stavu rozvodny 110 kV v části SŽDC (nově SŽ), která byla rovněž rekonstruována. Tato rekonstrukce se týkala zejména zrušení tlakovzdušných pohonů spínacích přístrojů a i výměny ostatních přístrojů: dvoupólových odpojovačů (r.v. 2010), vypínačů r.v. 2011, přístrojových transformátorů proudu (r.v. nezjištěn), omezovačů přepětí (r.v. 2017). Pomocné ocelové konstrukce (POK) a portál (HOK) v části SŽ zůstaly zachovány původní.

V rozvodně 110 kV zcela chybějí komunikace, hromosvodová instalace realizovaná pouze bleskosvody na vstupních portálech ČEZ-Di nedostačuje pro celou rozvodnu 110 kV – zejména pro spojku přípojníc, převěsy a celou část rozvodny 110 kV-SŽ, která není chráněna vůbec. (Jen před transformátory jsou osazeny omezovače přepětí). Osvětlení rozvodny 110 kV 8 ks osvětlovacích stožárů JŽ vně rozvodny rovněž nevyhovuje současně platným ČSN ev. PNE.

Nový stav

V novém stavu je v části rozvodny 110 kV-SŽ navržena nová výzbroj rozvodny 110 kV tj. nové 2-pólové přípojnícové (vstupní) odpojovače 110 kV bez uzemňovačů, nové 2-polové vypínače 110 kV, nové kombinované měřicí transformátory proudu a napětí (PTK) 110 kV a nové omezovače přepětí 110 kV na bázi varistorů. Spínací přístroje budou ovládány napětím 110 V-DC, motorové pohony pak napětím 230 V-AC. Všechny přístroje budou opět na nových vysokých stoličkách - pomocných ocelových konstrukcích (POK) pro ochranu před nebezpečným dotykem živých částí polohou. Kromě toho je navržen nový portál a to v části rozvodny 110 kV-ČEZ-Di tak, aby všechny propoje v části rozvodny 110 kV-SŽ byly provedeny vodorovnými lanovými propojkami s tím, že vstupní póly odpojovačů budou připojeny klesáčkami z nově ukotvených převěsů na novém portálu SŽ v části R110 kV-ČEZ-Di. To znamená, že původní převěsy mezi portály ČEZ-Di a SŽ budou zkráceny a převěsy budou jen v části ČEZ-Di. Protože tyto převěsy jsou v majetku ČEZ je třeba součinnosti s ČEZ-Di a je třeba požádat v dostatečném předstihu o úpravu těchto převěsů samozřejmě, až bude vybudován nový portál, ale ten by měl být i v majetku ČEZ-Di a část SŽ se pouze připojí novými lanovými klesáčkami. Tyto odbočky budou již v majetku SŽ.

Výhledový stav

Jak je uvedeno v odst. 1 stávajícího stavu rozvodny 110 kV i část rozvodny 110 kV ČEZ-Di je nevyhovující. Na místním šetření dne 5. 2. 2020 se zástupci ČEZ-Di bylo řečeno, že ČEZ Di uvažuje s inovací svého řídicího systému (umístěného v domku ochrany v části 110 kV ČEZ-Di). Kromě toho je potřeba posílit propoje v této části rozvodny. Rovněž ČEZ-Di uvažuje o změně v rozvodně 110 kV a to vyzbrojením vývodových polí vypínači a tím převést rozvodnu 110 kV do úplného tvaru „H“ tj. se 4 vypínači a náhradou lanový převěsů (přípojníc) přípojnícemi trubkovými. Z prostorových důvodů je nutné použití pantografových odpojovačů ve spojení přípojníc. To znamená, že nový portál, který by byl

vybudován v nové stavu, by bylo nutné odstranit. Proto projektant vypracoval i nové řešení tohoto výhledového stavu, který by plně nahradil nový stav a rovnou by se mohl vybudovat již tento výhledový stav. Realizaci by chtěl ČEZ provést současně s rekonstrukcí v části SŽ tj. při jedné výluce celé rozvodny 110 kV TNS Nezvěstice. Může se ovšem stát, že rekonstrukce rozvodny 110 kV v části ČEZ-Di proběhne dříve než v části SŽ. To by znamenalo, že bude budován rovnou i v části SŽ výhledový stav.

PS 12-03-22 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, stanoviště transformátorů 110/27 kV, technologie

Stávající stav

Stanoviště transformátorů byla v r. cca 2011 rovněž rekonstruována. Původní dvounádobové transformátory byly nahrazeny novými jednonádobovými tj s chladícími radiátory přímo na nádobě transformátorů (r.v. 2011) a byly osazeny na nová stanoviště. Původní otevřená stanoviště měly pouze záchytnou jímku na 20 % objemu oleje a společnou havarijní olejovou jímku pro obě stanoviště na 100 % objemu oleje největšího z transformátorů + úhrn největších měsíčních srážek z ploch záchytných jímek zaústěných do havarijní jímky propojenou se záchytnými jímkami olejovým potrubím. Nově byly obě stanoviště vybudovány se společnou záchytnou a havarijní jímkou na 100 % objemu oleje každého transformátoru. Při této rekonstrukci byla stanoviště zakryta a zastřešena plechovými zákryty s ocelovou konstrukcí s okny cca 3 x 2 m, ve kterých jsou podpěrné izolátory 110 kV pro lanové propojky, které napájí transformátory napětím 110 kV. Transformátory jsou osazeny na betonových základech na kolejnicích s tím, při jejich výměně je nutná částečná demontáž ocelové konstrukce a zaplechování stanovišť.

Nový stav

Navrženy jsou obě nová stanoviště vybudovaná ve stavební části tvořené ze tří vzájemně propojených van sloužící jako společné záchytné a havarijní jímky na 100 % objemu oleje každého transformátoru. Na stanovištích budou osazeny nové jednonádobové regulační olejové jednofázové transformátory 110/27 kV, 12,5 MVA vyhovující energetickým výpočtům pro napájení přilehlé elektrizované trati nově zdvoukolejné. Transformátory budou připojeny z rozvodny 110 kV pomocí stěnových průchodek 110 kV. Stanoviště budou uzavřená zastřešená s uzavíratelnými vraty a trvale odvětrávány větracími otvory se žaluziemi a ochranou sítí. Podvozek transformátorů bude odizolován a transformátory budou umístěny na kolejnice s rozchodem 1435 mm. Vyvedení výkonu je navrženo přes trubkové přípojnice nad transformátory, za kterých jsou navrženy kabelové svody jednak pro trolejové póly 25 kV ukončené v rozvaděči 25 kV v nové provozní budově, jednak pro kolejové ukolejné póly ukončené ve stávajícím rozvaděči zpětných kabelů (RZK).

PS 12-03-23 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, rozvodna 110 kV, systém kontroly a řízení

Stávající stav

Stávající SKŘ rozvodny 110 kV část SŽ, transformátorů je spolu s SKŘ rozvodny 25 kV, FKZ a VS, DŘT a sděl. zařízení a již nepoužívanou kompresorovou stanicí umístěn v místnostech dozorny (velínu) a přilehlých místnostech v provozní budově TNS. SKŘ rozvodna 110 kV a transformátorů je tvořen manipulačním rozvaděčem, rozvaděčem ochrany, rozvaděčem měření a nástěnným elektroměrovým rozvaděčem s měřicí soupravou ČEZ-Di s elektroměry pro odečet spotřeby el práce s přenosem přes rozvodnici s přenosovým zařízením přes GPRS na dispečink SŽE. Veškeré zařízení SKŘ z provozní budovy bude demontováno a nahrazeno novým SKŘ umístěným v nové provozní budově.

Nový stav

V novém stavu je navržena samostatná místnost dozorny (velínu) v nové provozní budově TNS. Zde bude umístěn nový skříňový rozvaděč o 4 polích s integrovanými terminály s ochrannými funkcemi pro dvě pole rozvodny 110 kV-SŽ a pro ovládání a regulaci obou nových transformátorů 110/27 kV. SKŘ rozvodny 110 kV – části ČEZDi je již přemístěn do domku ochrana umístěným v rozvodně 110

kV. Na vnější straně této místnosti bude umístěn nový elektroměrový rozvaděč pro umístění měřicí soupravy ČEZ-Di. Z elektroměrového rozvaděče bude napojen i přenosový systém GPRS pro přenos stavu elektroměrů na dispečink SŽE.

D.1.3.3 Silnoproudá technologie TNS

PS 12-03-31 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, rozvodna 25 kV, technologie

Rozvodna 25 kV se navrhuje jako vnitřní v kobkovém, volně stojícím provedení, jenž je situována v samostatné místnosti budovy TT.

Schéma je realizováno v konfiguraci 2x kobka přívodu, 4x kobka napaječe, 2x kobka vývodu pro ACF.D, 2x kobka vývodu pro ACF.K, 2x kobka spojky přípojníc a kobka transformátoru vlastní spotřeby (TVS). Uspořádání rozváděče je jednořadé. V rámci použitého přístrojového vybavení je navržen jednopólový výkonový vypínač s vakuovým zhášedlem pro použití v trakčních obvodech se jmenovitým napětím 27,5 kV podle ČSN EN 50 163. Přístrojové transformátory napětí se navrhuje jednopólově izolované PTN s převodem 27//0,1/0,1 kV. PTN má dvě sekundární vinutí, jedno pro měření, druhé pro napájení obvodů ochran. Sekundární vinutí je jištěno jističem nn. Přístrojové transformátory proudu (PTP) se navrhuje se dvěma sekundárními vinutími pro měření a ochrany v R25 kV.

PS 12-03-32 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, systém kontroly a řízení rozvodny 25 kV

Kontrola a řízení rozvodny R25 kV je řešena pomocí PLC, které jsou spolu s potřebnými přístroji a ochranami umístěny v ovládacích skříních označených ASF. Programovatelné automaty v R25 kV zajišťují realizaci blokovacích podmínek, přenos signálů a měřených veličin (U, I) na řídicí počítačový systém v dozorně. Dále mohou být zpětně ovlivňovány ve smyslu dálkového a ústředního řízení. Jednotlivé automaty jsou propojeny do ethernetového switche zajišťující komunikaci na DŘT. Pro zobrazení informací uživateli bude osazen operátorský panel (barevná dotyková obrazovka) komunikující s PLC, který podává informace o prvcích a měřených veličinách. Prostřednictvím operátorského panelu je možno ovládat prvky v jednotlivých polích. Dotyková obrazovka bude tedy nahrazovat slepé schéma s ovládacími tlačítky a signálkami, ručkové měřicí přístroje a přepínače volby provozu. Napájení ovládacích skříní ASF je provedeno z rozvaděčů vlastní spotřeby. Vývody 230 V AC pro zásuvky a záložní napájení ovládání a ochran a vývody 110 V DC pro pohony. Napětí 230 V AC a 110 V DC se v jednotlivých skříních vypínají vypínačem vyjma napětí pro PLC a zásuvku. Tyto se mohou vypnout jenom jističi. Ztráty napětí nebo vypnutí obvodu v jednotlivých skříních jsou přenášeny do řídicího systému a hlášeny.

PS 12-03-33 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, vlastní spotřeba, technologie

Bude napájena ze dvou nezávislých zdrojů. První zdroj je transformátor vlastní spotřeby umístěný v rozvaděči R25 kV a jako druhý záložní zdroj bude použita transformovna 22/0,4 kV připojená kabelovým svodem z vrchního vedení 22 kV. Výkon jednofázového suchého transformátoru 27/0,23 kV v rozvaděči R25 kV bude 60 kVA a výkon trojfázového olejového hermetizovaného transformátoru 22/0,4 kV bude do 160 kVA. Transformovna 22/0,4 kV bude součástí samostatného PS v části D.1.3.5.

Oba tyto transformátory budou napájet rozvaděč střídavé vlastní spotřeby ANG, který bude mít dělenou přípojnici. Rozváděč ANG bude sestaven ze tří polí.

Zabezpečení vývody 110 V DC a 230 V AC budou v rozvaděči ATJ/ATN. Vývody 110 V DC budou napájeny ze samostatně stojících tyristorových dobíječů. Vývody 230 V AC jsou napájeny ze samostatně stojícího tyristorového střídače. V případě výpadku napájení jsou vývody 110 V DC a 230 V AC napájeny z akumulátorových baterií, které jsou umístěny v samostatné uzavřené místnosti.

PS 12-03-34 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, filtračně kompenzační zařízení, technologie

V rámci tohoto PS je navrženo filtračně kompenzační zařízení v rozsahu sekce filtrů a dekompenzačního členu. Sekce filtrů obsahuje sériové L-C filtry pro 3. a 5. harmonickou a dekompenzační člen s plynulou regulací 0-Qmax bez snižovacího transformátoru.

Pro jeho návrh budou závazné požadavky ČEZdi s ohledem na dovolené úrovně rušení – zde se nepředpokládají jiné než požadavky obvyklé pro jiné, již realizované napájecí stanice systému 25kV AC.

Další parametry, který bude ze strany ČEZdi závazný bude požadavek na napěťovou nesymetrii, který bude nutné řešit technickými prostředky nebo smluvní dohodou mezi SŽDC a ČEZdi.

D.1.3.5 Technologie transformačních stanic**PS 07-03-51 ŽST Nepomuk, TS 22/0,4 kV, technologie****PS 07-03-52 ŽST Nepomuk, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba**

V rámci silnoproudé technologie TS 22/0,4 kV (jako náhrada za stávající stožárovou TS) je navržena technologie rozvaděče 22kV (R22kV), stanoviště transformátoru vn/nn, hlavní rozvaděč nn (RH), rozvaděč kompenzace, rozvodnice pro přenos energetických dat a řízení kompenzace pro potřeby SŽE a elektroměrovou rozvodnicí (obchodní měření). TS 22/0,4 kV bude realizována v nově vybudované části VB ŽST Nepomuk. Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110 V DC z vlastní spotřeby TS 22/0,4 kV. Propojení se systémem DŘT bude s komunikací prostřednictvím IEC 61850. V rozvodně 0,4kV nové transformovny 22/0,4kV bude umístěna zálohovaná vlastní spotřeba 110V DC/230 V AC s bateriemi (ATJ/ATN+GB). Z této vlastní spotřeby budou napájeny motorické pohony v rozvaděčů 22kV a 0,4kV, případně dispečerská řídicí technika-DŘT a požární signalizace – EPS.

PS 12-03-53 Nezvěstice - Starý-Plzenec, TNS Nezvěstice, TS 22/0,4 kV, technologie

V rámci silnoproudé technologie TS 22/0,4 kV (jako náhrada za stávající stožárovou TS) je navržena technologie rozvaděče 22kV (R22kV) a stanoviště transformátoru vn/nn. Ze sekundární strany transformátoru vn/nn bude vyveden kabel do rozvaděče ANG vlastní spotřeby TNS Nezvěstice. Hlavní ovládací prvky budou dálkově ovládány dle pravidel OŘ Plzeň v režimu Místně – Dálkově – Ústředně. Ovládací a signalizační napětí bude 110V DC z vlastní spotřeby TNS Nezvěstice. Propojení se systémem DŘT bude s komunikací prostřednictvím IEC 61850.

d) D.1.4 Ostatní technologická zařízení**D.1.4.1 Osobní výtahy, eskalátory****PS 13-11-01 ŽST Starý-Plzenec, výtah na nástupiště**

V projektu je navržen elektrický výtah lanový, bez strojovny - stroj v horní části v rámci šachty (výtahový stroj v prostoru šachty nad nejvyšším podlažím). Zdvih 4,55m. Nosnost bude ~1150 kg – půdorys kabiny 1,2x2,1 m, kabina bude neprůchozí. Rychlost 1 m/s. Výtah nebude evakuační. Zařízení bude v antivandalním provedení, povrchy odolné opotřebení, dobře čistitelné, technologie v úpravě pro dané prostředí. Výtah bude vybaven automatickým nouzovým vyprošťovacím zařízením, které zajistí při výpadku napájení ze základní sítě automatický dojezd do nejbližší stanice.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) D.2.1. Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

Zásady pro návrh železničního spodku a svršku

Modernizovaný úsek je projektovaný pro prostorovou průchodnost UIC-GC, tj. dle ČSN 73 6320 v aktuálním znění (Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu) bude vyhovovat základnímu průřezu Z-GC. Přechodnost drážních vozidel bude vyhovovat pro traťovou třídu zatížení D4.

Úpravou směrových poměrů v trati dochází ke zvýšení traťové rychlosti na 100 až 160 km/h a k zavedení rychlostí V130, V150 a Vk. Ve směrovém návrhu jsou použity lineární přechodníci tvaru klotoidy, osová vzdálenost kolejí je navržena na 4,0m v širé trati s navázáním na stávající osové vzdálenost v napojovaných stávajících úsecích.

Staničení trati uvažované a použité v daných úsecích v tomto projektu vychází ze staničení navrženého v projektové dokumentaci realizované stavby „Rekonstrukce Žst. Horažďovice předměstí“ a druhého souběžného projektu „Peronizace ŽST. Pačejov“.

Staničení v novém stavu v úseku **Střelské Hoštice - Horažďovice předm.** bylo vztaženo k určenému k zaměřenému hektometru 288,100.

Staničení v novém stavu v úseku **Horažďovice předm. - Pačejov** bylo vztaženo k určenému bodu ZÚ v koleji č.1 = ZV29 v ŽST Horažďovice předměstí. Na konci úseku ZV1 km 300,548 669 (ŽST Pačejov) dojde ke skoku ve staničení, místo bude upraveno dle předpisu M21 předpis pro staničení železničních tratí, příloha 5 skoky v průběhu staničení.

Staničení v novém stavu v úseku **Pačejov - Nepomuk** bylo vztaženo k určenému bodu v koleji č.1 = ZV11 v ŽST Pačejov km 302,152 539. Na konci úseku ZV1 v ŽST Nepomuk dojde ke skoku ve staničení, místo bude upraveno dle předpisu M21 předpis pro staničení železničních tratí, příloha 5 skoky v průběhu staničení.

Staničení v novém stavu v úseku **Nepomuk – Plzeň Koterov**, je navrženo následovně. Na konci naší stavby v Plzni- Koterově je z 5. stavby uzlu Plzeň převzato staničení, jímž je zpětně přestaničen úsek Plzeň-Koterov – Nepomuk, kde je v ZV1 umístěn skok ve staničení.

Železniční spodek

SO 02-11-01 Střelské Hoštice - Horažďovice předm., žel. sp.

SO 04-11-01 Horažďovice předm. - Pačejov, žel. spodek

SO 04-11-02 Horažďovice předm. - Pačejov, zajištění skalních svahů

SO 06-11-01 Pačejov - Nepomuk, železniční spodek

SO 06-11-02 Pačejov - Nepomuk, zajištění skalních svahů

SO 07-11-01 ŽST Nepomuk, železniční spodek

SO 07-11-02 ŽST Nepomuk, železniční spodek vlečka Klaus Timber

SO 07-11-03 ŽST Nepomuk, železniční spodek vlečka Zeten

SO 08-11-01 Nepomuk – Blovice, žel. spodek

SO 08-11-02 Nepomuk-Blovice, zajištění skalních svahů

SO 09-11-01 ŽST Blovice, žel. spodek

SO 09-11-02 ŽST Blovice, železniční spodek vlečka Zeten

SO 09-11-03 ŽST Blovice, železniční spodek vlečka Cihelna

SO 10-11-01 Blovice – Nezvěstice, žel. spodek

SO 11-11-01 ŽST Nezvěstice, železniční spodek

SO 12-11-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, železniční spodek

SO 13-11-01 ŽST Starý Plzenec, železniční spodek

SO 13-11-02 ŽST Starý Plzenec, železniční spodek vlečka TSS

SO 14-11-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, žel. spodek
SO 52-11-01 Nepomuk-Kasejovice, železniční spodek
SO 53-11-01 Příkosice-Nezvěstice, železniční spodek

Geologické poměry

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum pražcového podloží „Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)“ z roku 2019. Průzkumy provedla firma SUDOP Praha.

Návrh pražcového podloží

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7.

Návrhová rychlost v hlavních kolejích pro klasické soupravy je navržena v rozmezí 120 až 160 km/h.

Předpis SŽDC S4 příloha č. 6 stanoví pro hlavní traťové a hlavní staniční koleje na tratích celostátních pro rychlost $V \geq 120 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa.

Pro předjízdne koleje stanoví předpis SŽDC S4 ve stanicích na tratích celostátních minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20MPa a na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 40MPa.

Pro ostatní koleje stanoví předpis SŽDC S4 ve stanicích na tratích celostátních na zemní pláni 15MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 30 Mpa

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží v přechodových oblastech mostních objektů stanoví předpis SŽDC S4 příloha č. 24 na pláni tělesa železničního spodku následující min. hodnoty:

Epl = 80MPa při Epl = 50MPa navazující tratě

Epl = 60MPa při Epl = 40MPa navazující tratě

Epl = 50MPa při Epl = 30MPa navazující tratě

Index mrazu je v úseku Horažďovice – Blovice (mimo) stanovena na 550°C.den, v úseku Blovice (včetně) – konec stavby ve směru na Plzeň 450°C.den.

Index mrazu (dle SŽDC S4, příloha 7, obr.1) $Imn = 550^\circ\text{C}.\text{den}$.

Hloubka promrzání $Hpr = 0,045\sqrt{Imn} = 1,05\text{m}$

Index mrazu (dle SŽDC S4, příloha 7, obr.1) $Imn = 450^\circ\text{C}.\text{den}$.

Hloubka promrzání $Hpr = 0,045\sqrt{Imn} = 0,95\text{m}$

Třída zatížená D4 UIC

Konstrukční uspořádání je provedeno dle předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek. Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v traťových a hlavních staničních kolejích byl proveden podle následujících zásad:

- v úsecích s únosností zemní pláně $Eor \geq 30\text{MPa}$ konstrukční vrstva - štěrkodrt', fr.0-32mm, tl.max. 0,35m, na zemní pláni separační geotextilie. Konstrukce typu 3.1.

- v úsecích s únosností $Eor 18 - 29 \text{ MPa}$ konstrukční vrstva - štěrkodrt', fr.0-32mm, tl.max. 0,35m s vyztužnou geomříží, na zemní pláni separační geotextilie. Konstrukce typu 3.1. – při zastižení hrubých úlomků a hladiny podzemní vody.

- v úsecích s únosností $Eor < 18 \text{ MPa}$, kde byly zastiženy hrubé úlomky, případně průsaky vody, u kterých nelze z odtokových důvodů odvodnit vrstvy zlepšené směsným pojivem je navržena výměna neúnosných zemin za drcené kamenivo fr. 0-125mm, tl. maximálně 0,30m s konstrukční vrstvou ze štěrkodrtě fr.0-32mm, tl. maximálně 0,30m, na zemní pláni separační geotextilie. Konstrukce typu 3.3.

- v úsecích s únosností $E_{or} < 30$ MPa zlepšení zemin na místě směsným práškovým pojivem (vápno s cementem) tl. 0,42m po zhutnění (záběr frézy 0,5m) s podkladní vrstvou - štěrkodrt', fr.0-32mm tl. 0,35 (z důvodu ochrany proti promrzání). Konstrukce typu 6.

- v úseku, kde se předpokládá výskyt skalního podloží je navržena vyrovnávací vrstva štěrkodrti 0/32 Ø tloušťky 0,25m s vrstvou asfaltobetonu tl. 0,10m (dle stupně zvětrání horniny) ve sklonu 5%. Konstrukce označena jako typ 5.

V předjízdňných staničních kolejích a ostatních kolejích byly navrženy stejné typy konstrukce pražcového podloží s mocnostmi odpovídajícími požadavku dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku dle předpisu SŽDC S4.

U zesílených konstrukcí pražcového podloží mostních objektů a přejezdů se předpokládá jeden typ konstrukce: - ze stmelovaných vrstev - cementová stabilizace štěrkodrti (dovoz z centra) s konstrukční vrstvou - štěrkodrt', fr.0-32mm. Konstrukce označena jako typ Z.

Zemní těleso

Návrh technických řešení na úpravu tělesa železničního spodku, staveb a zařízení železničního spodku vycházel z výsledků průzkumů, z podrobných měření a z místních šetření, z projektových podkladů předaných správcem objektů a z projednání se zástupci objednatele a správce. Rozsah úprav na objektech je dán jejich dnešním stavem, který na mnoha úsecích neodpovídá předpisovému stavu trati.

Základní parametry, tvary, ustanovení pro projektování, stavbu a rekonstrukce železničního spodku jsou obsaženy v technických normách, interních předpisech SŽDC, vzorových listech a TKP staveb státních drah.

Do zemních prací jsou rovněž zahrnuty práce spočívající v odstranění vzrostlé zeleně, zejména křovin a mladých náletových porostů stromů a keřů, které zasahují do plochy plánované rekonstrukce.

Soupis likvidované mimolesní zeleně bude součástí zpracovaného Dendrologického průzkumu.

Zemní pláň

Zemní pláň je navržena ve stejném sklonu jako pláň tělesa železničního spodku jednotně ve sklonu 5% s místními výjimkami je navržen v koleji sklon PTŽS 4%, nebo vodorovná PTŽS v příčném směru z důvodu dodržení max. výšky kolejového lože.

Pláň tělesa železničního spodku

Pláň tělesa železničního spodku je navržena se základním příčným sklonem 5%. Z důvodu dodržení max. výšky kolejového lože 900mm je lokálně navržen v koleji sklon PTŽS 4% nebo vodorovná PTŽS.

Základní šířka ukloněné pláně jednokolejné trati v úseku Střelské Hoštice - Horažďovice předm. je 6,20m při nezapuštěném štěrkovém loži. Základní šířka pláně tělesa železničního spodku dvoukolejné trati je dána součtem osově vzdálenosti 4,00m a vzdálenosti okrajů pláně tělesa železničního spodku od os krajních kolejí v přímě při skloněné pláni 3,20m a činní 10,4m.

Základní šířka pláně tělesa železničního spodku v kolejích v širé trati je v oblouku s převýšením rozšiřována podle zásad vzorového listu Ž1.12 N, čl.24 bezстыková kolej, tj. na vnější straně oblouku o hodnotu „a“ dle předpisu SŽDC S3, příloha 30 při dodržení min. šířky stezky o hodnotě souhlasné se šířkou drážní stezky v přímých úsecích.

V obloucích s převýšením je šířka pláně tělesa železničního spodku bezстыkové koleje na vnější straně oblouku navržena přímo z šířky štěrkového lože při dodržení minimální šířky stezky.

Násypy a přísypy

V úsecích se zdvoukolejněním trati a na směrových přeložkách budou prováděny přísypy resp. násypy větších rozsahů. Zajištění stability tělesa železničního spodku v místech přísypávky ke stávajícímu zemnímu tělesu se provede po odstranění křovin a odhumusování stávajícího svahu svahovými stupni, které jsou navrženy dle vzorového listu žel. spodku Ž 2.1 a Ž 2.11. Před vlastním

zřízením nového násypového tělesa bude ze stávajících dotčených svahů odtěžen humus a další nevhodný materiál (stávající kypré výzisky po čištění štěrkového lože apod.). Před založením nového tělesa bude sejmuta z terénu ornice. Jádru násypu drážního tělesa bude realizováno ze zemin odtěžených ze stavby zlepšených směsnými pojivy vápna a cementu. Materiál násypu bude upravován mimo těleso a ukládán do násypu již upravený. Svahy násypů jsou navrženy ve sklonech 1:1,5; 1:1,75 a 1:2, odstupňovaných dle výšky tělesa. Svahy budou chráněny proti promrzání nenamrzavou zeminou tl. 0,6 m a vrstvou ornice s biodegradační rohoží.

V úsecích na stávajícím zemním tělese, kde z důvodu směrové a výškové úpravy nivelety koleje nevyhovuje rozměrově šířka pláň, se provede její rozšíření prostými přísypy, nebo krabicovým dílem opěrné zdi díl U3, které jsou součástí stavebního objektu železničního spodku. Přísypy budou zhotoveny na odtěžené svahové stupně a poté po vrstvách hutněny až do požadovaného tvaru zemního tělesa pro dodržení minimální šířky PTŽS. Svah se opatří vegetační ochranou.

Výkopy

Výkopy v sobě zahrnují rozpojení, odebrání výkopku, naložení na dopravní prostředek a odvezení na dané místo, kde bude materiál uložen. Výkopy musí být provedeny důsledně v geometrické podobě dle projektové dokumentace. V rámci výkopových prací na železničním spodku se jedná o výkopy, budou na základě geotechnického průzkumu zaříděny do tříd těžitelnosti I - III.

Úpravy svahů

U zářezových a násypových svahů dotčených stavbou je navržena jejich vegetační ochrana a to vrstvou ornice tl. 0,20m s osetím a rozprostřením biodegradační kokosové rohože (sklony svahů 1:1,5 a 1:1,75). Kokosové rohože budou ke svahům připevněny ocelovými skobami z betonářské oceli tl. 10mm ve tvaru „U“ v rastru 1,5x1,5m. U upravovaných svahů kratších jak 1m je navrženo pouze ohumusování tl. 0,15m s osetím travního semene.

V rekonstruovaném úseku byly zjištěny skalní zářezy. Sanaci a zajištění skalních svahů samostatně řeší SO 04-11-02 Horažďovice předm. - Pačejov, zajištění skalních svahů, SO 06-11-02 Pačejov - Nepomuk, zajištění skalních svahů a SO 08-11-02 Nepomuk - Blovice, zajištění skalních svahů. Nestabilní skalní svahy nebo skalní svahy, které je z důvodu modernizace a zdvoukolejnění trati nutné odtěžit, budou zajištěny ocelovými dvouzákrutovými sítěmi a tyčovými kotevními prvky délky 6 m, v rastru 1,5 x 1,5 vzhledem k předpokládanému rozpukání a počtu puklinových systémů. Sítě musí být instalovány od paty svahu až 2 m za hranu svahu, kde budou uchyceny samozávrtnými tyčemi dl. 2,5m. Kotvené ocelové sítě musí kopírovat povrch svahu, dle zkušeností činí nárůst plochy oproti teoretické ploše cca 25%. S touto rezervou je počítáno ve výkazu výměr. Technické parametry zajišťovacích prvků:

- ocelové dvouzákrutové sítě s povlakem s tahovou pevností sítí min 36 kN/m (velikost ok ocelové sítě bude stanovena až po odtěžení svahu)
- kotevní tyče s vnějším průměrem tyče 32mm, trvalé, min. únosnost na mezi kluzu $Y_{0,2} = 240$ kN, min. únosnost na mezi pevnosti = 290 kN

Konkrétní rozsah kotvení skalních svahů určí geotechnik stavby podle aktuálního stavu skalního svahu po očištění a odtěžení stavbou dotčených skalních zářezů.

Odvodnění

Rozsah a způsob odvodnění koleje vychází z konfigurace stávajícího drážního tělesa ve vztahu k přilehlému terénu. Stávající umístění příkopů neodpovídá prostorovému uspořádání zemního tělesa.

Sedlaná zemní pláň – s příčným sklonem 5% - je vyvedena na kraj násypu nebo k podélným odvodňovacím zařízením. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo především pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnicemi TZZ3, dále pak pomocí trativodů, příkopových zídek nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. Konsolizační vrstvy u nově zřizovaných násypů budou odvodněny patními příkopy nebo patními trativody. Odvodňovací zařízení jsou vyústěny do

stávajících vodotečí, k propustkům nebo na volný terén. Jejich situační umístění a výškové vedení podél kolejí je patrné z příloh Situací a příloh Podélné profily.

Otevřené příkopy jsou navrženy jako zpevněné (tvárnice TZZ3 a TZZ4 osazenými do betonového lože tl. 0,10 m se zatřením spar) v celém rozsahu traťového úseku a uzavřené (betonové tvarovky UCH/UCB 0,1,2).

Trativody jsou navrženy z plastových trubek DN150 a DN200, které jsou vloženy do trativodní rýhy vyložené filtrační geotextilií. Zásyp rýhy je vyplněn drtí 16/32. Na trativodní síti jsou navrženy plastové šachty DN 400, kde poslední šachta trativodu je navržena s kalovým prostorem.

Pro svodné potrubí je použito trub PE-HD DN 300-400.

Demolice

ŽST Blovice

- Demolice boční nákladové rampy u koleje vlečky ZETEN Blovice v km cca 325,0

ŽST Nezvěstice

- Demolice čelní nákladové rampy u stávající koleje č. 8a cca v km 332,4.
- Částečná demolice boční nákladové rampy u stávající koleje č. 10 v km 332,710 – km 332,770.

ŽST Starý Plzenec

- Demolice rampy v km 339,450 (viz. charakteristické příčné řezy) - nákladová rampa obdélníkového tvaru u stávající koleje č. 4 žst. Starý Plzenec, stávající objekt je zemní násypové těleso s nájezdovou rampou do výšky cca 1,0m nad stávající terén.

Železniční svršek

SO 02-10-01 Střelské Hoštice - Horažďovice předm., žel. svršek

SO 04-10-01 Horažďovice předm. - Pačejov, žel. svršek

SO 06-10-01 Pačejov - Nepomuk, železniční svršek

SO 07-10-01 ŽST Nepomuk, železniční svršek

SO 07-10-02 ŽST Nepomuk, železniční svršek vlečka Klaus Timber

SO 07-10-03 ŽST Nepomuk, železniční svršek vlečka Zeten

SO 08-10-01 Nepomuk - Blovice, žel. svršek

SO 09-10-01 ŽST Blovice, žel. svršek

SO 09-10-02 ŽST Blovice, železniční svršek vlečka Zeten

SO 09-10-03 ŽST Blovice, železniční svršek vlečka Cihelna

SO 10-10-01 Blovice - Nezvěstice, žel. svršek

SO 11-10-01 ŽST Nezvěstice, železniční svršek

SO 12-10-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, železniční svršek

SO 13-10-01 ŽST Starý Plzenec, železniční svršek

SO 13-10-02 ŽST Starý Plzenec, železniční svršek vlečka TSS

SO 14-10-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, železniční svršek

SO 52-10-01 Nepomuk-Kasejovice, železniční svršek

SO 53-10-01 Příkosice-Nezvěstice, železniční svršek

Stávající stav

Konstrukce železničního svršku je tvořena v hlavních kolejích z kolejnic S49 na betonových pražcích SB8, případně SB5 a SB6. V úseku Horažďovice předměstí – Pačejov leží v koleji č.2 svršek z kolejnic T na betonových pražcích SB3 a SB5.

Navrhovaný stav

Směrové poměry, traťové rychlosti

V rámci kolejových úprav dojde k úpravám geometrické polohy koleje, které zajistí zvýšení návrhové rychlosti v rekonstruovaném úseku a dosažení požadovaných jízdních dob. Geometrická poloha koleje byla upravována s ohledem na minimalizaci nových záborů mimodrážních pozemků.

Mezistaniční úseky

Modernizovaný úsek je projektovaný pro prostorovou průchodnost UIC-GC, tj. dle ČSN 73 6320 v aktuálním znění (Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu) bude vyhovovat základnímu průřezu Z-GC. Přechodnost drážních vozidel bude vyhovovat pro traťovou třídu zatížení D4.

Za účelem dosažení požadovaných jízdních dob dochází úpravou směrových poměrů v trati ke zvýšení traťové rychlosti na 100 až 160 km/h a k zavedení rychlostních profilů V130, V150 a Vk. Průběh traťové rychlosti za celý řešený úsek je uveden v grafu dynamického průběhu rychlosti v části dopravní technologie. Minimální poloměr v rekonstruované hlavní koleji je $R=456\text{m}$, maximální převýšení je navrženo $D=150\text{mm}$. Při návrhu směrových poměrů byla použita lineární přechodnice typu klotoida a pokud to bylo možné, byly respektovány standardní hodnoty různých parametrů dle normy ČSN 73 6360-1.

Minimální osová vzdálenost na širé trati je navržena 4,00 m.

ŽST Nepomuk

Geometrické parametry koleje č.1 a č.2 v úseku žst. Nepomuk jsou navrženy pro všechny rychlostní profily na rychlost $V=120\text{km/h}$, což si vyžádalo vedení os koleje č.1 a č.2 částečně v nové stopě. Koleje č.1 a č.2 jsou hlavní průběžné dopravní koleje.

Mezi „pačejovským“ zhlavím a „středním“ zhlavím jsou nově navrženy kol. č.3 a č.4 jako předjízdne a kol. č.5, č.8 jako manipulační.

Kolej č.6 je navržena jako dopravní na kterou je zapojena odbočná trať směrem na ŽST. Blatná.

Mezi „středním“ zhlavím a „blovickým“ zhlavím je navrženo 5 dopravních kolejí. Koleje č. 1a a č. 2a jsou hlavní dopravní koleje. Kolej č.7 je navržena jako kusá. Koleje č.6a a č.10 slouží jako dopravní předjízdne.

Vlivem kolejových úprav dojde v ŽST Nepomuk k výstavbě tří nových mimoúrovňových nástupišť.

V obvodu ŽST. Nepomuk budou zapojeny dvě vlečkové koleje. Z koleje č.8 výhybkou č.V1 bude zapojena vlečková kolej do areálu Klaus timber a z koleje č.1 výhybkou č.V2 bude zapojena vlečka do areálu ZETEN.

Výhybky vkládané do hlavních kolejí jsou navrženy nové tvaru J 60 2.generace na betonových pražcích doplněny žlabovými pražci. Výhybky v ostatních kolejích jsou navrženy nové ve tvaru J 49 2. generace na betonových pražcích.

ŽST Blovice

V rámci přestavby stanice Blovice jsou navrženy čtyři dopravní koleje s minimální užitečnou délkou min. 650 m a jedna kusá manipulační kolej č.3a s užitečnou délkou 120 m. Dále je navrženo jedno vnější nástupiště u koleje č.2a a ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3. Hlavní koleje č. 1 a 2 jsou navrženy na rychlost 160 km/h, přičemž každá z nich disponuje jednou předjízdnu kolejí s rychlostí 60 km/h (koleje č.3 a 4). V rámci dosažení požadovaných parametrů, zejména tedy užitečných délek kolejí, je stanice prodloužena na nezbytně nutnou délku. Základní osová vzdálenost staničních kolejí je 5 m.

Oproti stávajícímu stavu dochází k rozšiřování stanice na levou stranu ve směru staničení, a to přidáním předjízdne koleje č.3. Pro tuto kolej je zřízen nový přísyp ke stávajícímu tělesu.

Všechny výhybky v hlavních kolejích jsou navrženy jako nové 2. generace soustavy UIC60 v základním tvaru 1:12-500-I (1:11-300 je použita pro odbočení do vlečky ZETEN Blovice)

ŽST Nezvěstice

V rámci přestavby stanice Nezvěstice jsou navrženo 9 dopravních kolejí (2x2 hlavní koleje trati České Budějovice – Plzeň hl. n., 1 hlavní kolej trati Rokycany – Nezvěstice, 4 předjízdne koleje) a 2

manipulační koleje. Hlavní koleje č. 1 a 2 jsou navrženy na maximální rychlost 160 km/h, ostatní dopravní koleje jsou navrženy na rychlosti 50-100 km/h.

Základní osová vzdálenost staničních kolejí je 5 m, s výjimkou úseku mezi výhybkami č. 1 a 6, kde je navržena osová vzdálenost minimálně 4,75 m. Mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 je rozšířena osová vzdálenost na 10,85 m z důvodu vložení ostrovního nástupiště dl.120m, vnější nástupiště dl.120m jsou dále umístěny u kolejí č. 3 a 4a, vnější nástupiště dl.60m je umístěno u koleje č. 6a. Do sudé kolejové skupiny je ve středním zhlaví zaústěna přípojná regionální dráhy 714A Rokycany – Nezvěstice.

Konfigurace kolejiště je přizpůsobena požadavkům na zajištění vhodných podmínek pro pravidelné předjíždění osobních vlaků vlaky vyšších segmentů, umožnění zastavení nákladního vlaku délky až 740 m mimo hlavní koleje a požadavku na odstranění rychlostního propadu. V souvislosti s tím je stanice oproti stávajícímu stavu prodloužena o cca 400 m ve směru Plzeň a zároveň šířkově zasahuje mimo stávající prostor stanice a mimo pozemek dráhy.

Všechny výhybky v hlavních kolejích jsou navrženy jako nové 2. generace soustavy UIC 60 na betonových pražcích s pružným upevněním a s čelistovými závěry ve žlabových pražcích. Ostatní výhybky v dopravních kolejích jsou navrženy jako nové 2. generace soustavy 49 na betonových pražcích s pružným upevněním a s čelistovými závěry ve žlabových pražcích.

ŽST Starý Plzenec

V rámci přestavby stanice Starý Plzenec jsou navrženy 4 dopravní koleje (2 hlavní koleje a 2 předjízdny koleje) a 1 kolej manipulační. Hlavní koleje č. 1 a 2 jsou navrženy na maximální rychlost 130 km/h, ostatní dopravní koleje jsou navrženy na rychlosti 60 km/h.

Minimální osová vzdálenost staničních kolejí je 5 m, v prostoru ostrovního nástupiště je rozšířena osová vzdálenost mezi kolejemi č.2 a č.6a na 9,80m z důvodu vložení nástupiště dl.120m. Vnější nástupiště dl.120m je dále umístěno u koleje č. 1. Do sudé kolejové skupiny je na budějovickém zhlaví zaústěna stávající vlečka TSS Starý Plzenec.

Návrh kolejiště je přizpůsoben požadavkům dopravní technologie s ohledem na prostorové možnosti v dané lokalitě (pravostranné zapojení stávající vlečky TSS Starý Plzenec v km 338,690, zachování stávajícího žel. přejezdu ev.km 339,658, prostorové omezení stanice položené v levostranném oblouku o poloměru $R=500m$) místním po požadavkům na zajištění vhodných podmínek pro pravidelné předjíždění osobních vlaků vlaky vyšších segmentů, umožnění zastavení nákladního vlaku délky až 740 m mimo hlavní koleje a požadavku na odstranění rychlostního propadu. V souvislosti se zdvoukolejněním je stanice oproti stávajícímu stavu prodloužena o cca 900m a zároveň šířkově zasahuje mimo stávající prostor stanice a mimo pozemek dráhy.

Všechny výhybky v hlavních kolejích jsou navrženy jako nové 2. generace soustavy UIC 60 na betonových pražcích s pružným upevněním a s čelistovými závěry ve žlabových pražcích. Ostatní výhybky v dopravních kolejích jsou navrženy jako nové 2. generace soustavy 49 na betonových pražcích s pružným upevněním a s čelistovými závěry ve žlabových pražcích. Výhybky č.7 a 8 jsou uvažovány bez žlabových pražců.

Výškové řešení

Výškové řešení bylo navrhováno s ohledem na ustanovení normy ČSN 73 6360-1 (Konstrukční a geometrické uspořádání koleje žel. drah a její prostorová poloha) o délce úseku v jednom sklonu, který má být větší než 4V. Pokud toto ustanovení není dodrženo, souvisí to s umístěním mostních objektů nebo jiných pevných konstrukcí, popřípadě nutností navázání na stávající stav.

Základní poloměr zakružovacích oblouků pro rychlost $V_k=160$ km/h je v hlavních kolejích navržen 15000,00m, v odůvodněných případech bylo vzhledem k místním podmínkám vhodné navrhnout oblouky jiných poloměrů. Poloměry zaoblení lomu sklonu jsou vždy větší než $0,25.V^2$.

Konstrukce železničního svršku

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu přechodnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a

maximální rychlosti jízdy. Všechny rekonstruované dopravní traťové a staniční koleje, včetně výhybek do nich vložených, budou svařeny do bezстыkové koleje.

Použití materiálu železničního svršku je navrženo v souladu s předpisem SŽDC S3

- V traťových a hlavních staničních kolejích je navržen nový rošt z kolejnic 60E2 na betonových pražcích dl.2,60m s hmotností větší než 300 kg a s pružným bezpodkladnicovým upevněním při rozdělení pražců „u“. V obloucích o poloměru menším než $R=1300m$ budou použity kolejnice z oceli třídy R350HT.
- V předjízdnych kolejích je navržen nový rošt sestávající z kolejnice 49E1 upevněné k betonovým pražcům dl. 2,60m s hmotností větší než 300 kg prostřednictvím bezpodkladnicového upevnění při rozdělení pražců „d“
- V ostatních staničních kolejích je kolejový rošt sestaven z kolejnic 49E1 na betonových pražcích s hmotností menší než 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „c“. Na základě stavu kolejového roštu po provedené kategorizaci, je možné dp těchto kolejí využít vyzískané kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB8. Tento rošt bude zřejmě před zpětným vložením do koleje regenerovat.
- V traťové koleji regionální dráhy Rokycany – Nezvěstice je ve směrovém oblouku $R=150,5m$ navržen nový rošt sestávající z kolejnice 49E1 na ocelových pražcích „Y“ s bezpodkladnicovým pružným upevněním a rozdělením pražců „k“

Výhybky vkládané do hlavních kolejí jsou navrženy nové tvaru 60 2.generace na betonových pražcích doplněny žlabovými pražci. Výhybky vkládané do předjízdny koleje ve tvaru 49 2. generace na betonových pražcích. Vkládané výhybky z nového či regenerovaného materiálu budou opatřeny válečkovými stoličkami, které umožňují přestavování výhybek bez nutnosti mazání kluzných stoliček.

Pod konstrukcemi úrovnových přejezdů budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozi ochranou.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu – z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 31,5/63. Tloušťka lože pod pražcem je navržena v souladu s předpisem SŽDC S3, a to v dopravních kolejích 350 mm pod ložnou plochou betonového pražce v místě nepřevýšeného kolejnicového pásu, 300 mm pod ložnou plochou betonového pražce v ostatních staničních kolejích a 250 mm na vlečkách, 300 mm pod ložnou plochou ocelového pražce Y.

Při provádění prací na železničním svršku se předpokládá, že po odtěžení stávajícího štěrkového lože a jeho následné recyklaci bude materiál využit z 40% do podkladních vrstev a 60% materiálu bude určeno do odpadu.

Štěrkové lože bude odtěžováno pouze v úsecích, kde bude pokládán následně kolejový rošt dle nově navržené dispozice stanice. Tzn. stávající štěrkové lože nebude odtěžováno v prostoru nástupišť opuštěných kolejí apod. Povrch opuštěného prostoru po snesených kolejích bude rozhrnut a urovnán bez zhutnění.

Bez ohledu na výsledky průzkumu je v projektu předpokládáno s kontaminovaným štěrkové lože v prostoru výhybek (cca 15m³/výhybku).

Původní kolejový rošt (i v opuštěných úsecích) a výhybky budou sneseny a odvezeny na mezideponii. O dalším využití tohoto materiálu musí rozhodnout odborná komise - kategorizátor na základě skutečného stavu.

Vystrojení tratě

SO 90-10-01 Střelské Hoštice – Plzeň - Koterov, vystrojení tratě

Stavební objekt zahrnuje kompletní zřízení prvků vystrojení trati v rozsahu stavby. Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Tabule s nápisy názvů zastávek a stanic nejsou součástí tohoto objektu, ale součástí samostatného stavebního objektu Orientační systém. Součástí tohoto objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Ostatní prvky vstrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

D.2.1.2 Nástupišť

Nástupišť v zastávkách budou délky 120m s možností prodloužení na 150m. Nástupišť v ŽST Nepomuk, která budou sloužit i pro dálkovou dopravu, budou mít délku 220m. Konstrukce nástupišť je standardně řešena jako konstrukce s pevnou hranou s výškou nástupní hrany 550 mm nad. T.K. Přístup na nástupišť je řešen primárně pomocí schodiště z podchodu, nebo pomocí přístupového chodníku.

SO 04-12-01 Horažďovice předm. - Pačejov, nástupišť zast. Horažďovická Lhota

Budou vybudována dvě vnější nástupišť dl. 120 m (km 294,902 – 294,023) a základní šířky 2,5 m (rozšíření v místě přístřešků). Nástupní hrana je projektována s osovou vzdáleností 1,67 m, příčný sklon 2‰ od osy přilehlé koleje. Rezerva 30 m pro prodloužení je vymezena směrem na Horažďovice. Konstrukce nástupišť je typu SUDOP. (Alternativně je u nástupišť 1 uvažováno s variantou nástupišť mostového typu.)

Přístup na nástupišť bude umožněn nově zbudovanými přístupovými chodníky napojených na místní komunikaci. Mimoúrovňový přístup bude zajištěn podjezdem polní cesty (most SO 04-20-05). Chodníky budou doplněny dvěma žb schodišti š. 1,6 m.

SO 04-12-02 Horažďovice předm. - Pačejov, nástupišť zast. Jetenovice

Budou vybudována dvě vnější nástupišť dl. 120 m (km 296,857 – 296,977) a základní šířky 2,5 m (rozšíření v místě přístřešků a okolo). Nástupní hrana je projektována s osovou vzdáleností 1,67 m, příčný sklon 2‰ od osy přilehlé koleje. Rezerva 30 m pro prodloužení je vymezena směrem na Horažďovice. Konstrukce nástupišť je typu SUDOP.

Přístup na nástupišť bude umožněn nově zbudovanými přístupovými chodníky š. 1,6 m napojených na polní cestu. Mimoúrovňový přístup bude zajištěn stávajícím nadjezdem polní cesty.

SO 06-12-01 Pačejov - Nepomuk, nástupišť zast. Nekvasovy

Budou vybudována dvě vnější nástupišť dl. 120 m (km 306,825 – 306,945) a základní šířky 2,5 m (rozšíření v místě přístřešků). Nástupní hrana je projektována s osovou vzdáleností 1,68 m, příčný sklon 2‰ od osy přilehlé koleje. Nástupišť je umístěno do přechodnic (inflexní motiv) s převýšením do $D = 71$ mm. Rezerva 30 m pro prodloužení je vymezena směrem na Horažďovice. Konstrukce nástupišť je typu SUDOP. Přístup na nástupišť bude umožněn nově zbudovanými přístupovými chodníky š. 1,6 m napojených na místní komunikaci. Mimoúrovňový přístup bude zajištěn podjezdem místní komunikace (most SO 06-20-03).

SO 06-12-02 Pačejov - Nepomuk, nástupišť zast. Mileč

Budou vybudována dvě vnější nástupišť dl. 120 m (nástupišť 1: km 309,678 – 309,798; nástupišť 2: 309,708 - 309,828) a základní šířky 2,5 m (rozšíření v místě přístřešků). Nástupní hrana je projektována s osovou vzdáleností 1,67 m, příčný sklon 2‰ od osy přilehlé koleje. Rezerva 30 m pro prodloužení je vymezena směrem na Horažďovice. Konstrukce nástupišť je typu SUDOP.

Přístup na nástupišť bude umožněn nově zbudovanými přístupovými chodníky š. 1,6 m napojených na místní komunikaci. Mimoúrovňový přístup bude zajištěn podjezdem místní komunikace (most SO 06-20-07).

SO 07-12-01 ŽST Nepomuk, nástupišť

V rámci tohoto SO bude vybudováno jedno vnější nástupišť s jazykovou částí (u kol.č.7 hrana dl. 145 m a u u kol.č.1a hrana dl. 220 m), jedno ostrovní nástupišť (u kol.č.2a hrana dl. 220 m a

u kol.č.6a hrana dl. 120 m) a jedno vnější nástupiště u kol.č. 10 dl. 60 m. Nástupní hrany u kolejí jsou projektovány u hlavních kolejí v osově vzdálenosti 1,67 m, ostatní ve vzdálenosti 1,68 m. Konstrukce nástupiště je typu H130R.

Přístup na nástupiště bude umožněn nově zbudovaným podchodem (SO 07-20-02) napojeným na přilehlé plochy u výpravní budovy a k místní komunikaci pro pěší na protilehlé straně stanice.

SO 08-12-01 Nepomuk - Blovice, nástupiště zast. Srby

Budou vybudována dvě vnější nástupiště dl. 120 m (km 316,740 – 316,860) a základní šířky 2,5 m (rozšíření v místě přístřešků a okolo). Nástupní hrana je projektována s osovou vzdáleností 1,67 m, příčný sklon 2‰ od osy přilehlé koleje. Rezerva 30 m pro prodloužení je vymezena směrem na Horažďovice. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP. (Alternativně je u nástupiště 1 uvažováno s variantou nástupiště mostového typu.)

Přístup na nástupiště 1 bude krátkým chodníkem z účelové komunikace, která bude řešena v rámci SO komunikací. Na konci nástupiště je doplněno terénní schodiště pro přístup na místní komunikaci. Přístup na nástupiště 2 bude umožněn nově zbudovaným přístupovým chodníkem š.1,6 m napojeným na místní komunikaci. Mimoúrovňový přístup bude zajištěn stávajícím podjezdem místní komunikace.

SO 08-12-01 Nepomuk - Blovice, nástupiště zast. Ždírec u Plzně

Budou vybudována dvě vnější nástupiště dl. 120 m km 320,765 – 320,885 a šířky 2,5m. Nástupní hrana je projektována 1,68 m (viz rezerva prodloužení) v přímé od osy přilehlé koleje ve sklonu nivelety 2‰. Rezerva pro prodloužení nástupiště je vymezena směrem na Horažďovice – rezervy zasahují do přechodnic. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP. Přístup na nástupiště je pomocí přístupových komunikací na místní komunikaci a na komunikaci III. třídy do podjezdu pod tratí.

SO 09-12-01 ŽST Blovice, nástupiště

Bude vybudováno jedno vnější nástupiště dl. 120 m km 325,313 – 325,433 a šířky 3,0m, u koleje 2a u výpravní budovy. Dále bude vybudováno ostrovní nástupiště mezi kolejemi 1 a 3 km 325,353 – 325,473 a minimální šířky 5,8m. Nástupní hrany u kolejí 1 a 2 jsou projektovány 1,67 m v přímé, hrana u koleje 3 je projektována ve vzdálenosti 1,68m (R=500). Nástupiště jsou v podélném sklonu dle nivelety 0‰. Rezerva pro prodloužení nástupiště je vymezena směrem na Horažďovice – rezervy zasahují do přechodnic. Konstrukce nástupiště je typu H130R.

Přístup na nástupiště bude umožněn nově zbudovaným podchodem (SO 09-20-02) napojeným na přilehlé plochy u výpravní budovy a k místní komunikaci pro pěší na protilehlé straně stanice.

SO 10-12-01 Blovice - Nezvěstice, nástupiště zast. Zdemyslice

Bude vybudováno jedno vnější nástupiště dl. 120 m km 325,313 – 325,433 a šířky 3,0m, u koleje 2a u výpravní budovy. Dále bude vybudováno ostrovní nástupiště mezi kolejemi 1 a 3 km 325,353 – 325,473 a minimální šířky 5,8m. Nástupní hrany u kolejí 1 a 2 jsou projektovány 1,67 m v přímé, hrana u koleje 3 je projektována ve vzdálenosti 1,68m (R=500). Nástupiště jsou v podélném sklonu dle nivelety 0‰. Rezerva pro prodloužení nástupiště je vymezena směrem na Horažďovice – rezervy zasahují do přechodnic. Konstrukce nástupiště je typu H130R.

Přístup na nástupiště bude umožněn nově zbudovaným podchodem (SO 09-20-02) napojeným na přilehlé plochy u výpravní budovy a k místní komunikaci pro pěší na protilehlé straně stanice.

SO 11-12-01 ŽST Nezvěstice, nástupiště

Budou vybudována tři vnější nástupiště dl. 120 m km 332,495 – 332,614 a šířky 3,0m u kolejí 3 a 4a, u koleje 6a v km 325,631 – 325,719 a šířky 3,2m a délky 88m. Dále bude vybudováno ostrovní nástupiště mezi kolejemi 1 a 2 km 332,495 – 332,614 a šířky 7,51 (min7,27)m. Nástupní hrany u kolejí jsou projektovány 1,67 m v přímé, hrana u koleje 1 je částečně v oblouku R=8000m. Nástupiště jsou v podélném sklonu dle nivelety 0,35‰. Rezerva pro prodloužení nástupiště je vymezena směrem na Plzeň. Konstrukce nástupiště je typu H130R.

Přístup na nástupiště bude umožněn nově zbudovaným podchodem (SO 11-20-03) napojeným na přilehlé plochy u výpravní budovy a k místní komunikaci pro pěší na protilehlé straně stanice.

SO 12-12-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, nástupiště zast. Štáhlavy

Budou vybudována dvě vnější nástupiště dl. 120 m km 335,740 – 335,860 a šířky 3,0m. Nástupní hrana je projektována 1,67 m v přímé od osy přilehlé koleje ve sklonu nivelety 2‰. Rezerva pro prodloužení nástupišť je vymezena směrem na Horažďovice – rezervy zasahují do přechodnic. Konstrukce nástupišť je typu H130R. U koleje č. 1 bude využita část stávajícího nástupiště.

Přístup na nástupiště bude pomocí nového podchodu.

SO 13-12-01 ŽST Starý Plzenec, nástupiště

Bude vybudováno jedno vnější nástupiště dl. 120 m km 339,263 – 339,383 a šířky 3,0m, u koleje 1. Dále bude vybudováno ostrovní nástupiště mezi kolejemi 2 a 4 km 339,263 – 339,383 šířky 6,46 (min4,49)m. Nástupní hrany u kolejí 1 a 2 jsou projektovány 1,67 m v přímé, hrana u koleje 3 je projektována ve vzdálenosti 1,68m (R=1000). Nástupiště jsou v podélném sklonu dle nivelety 0‰. Rezerva pro prodloužení nástupišť je vymezena směrem na Plzeň. Konstrukce nástupišť je typu H130R.

Přístup na nástupiště bude umožněn nově zbudovaným podchodem (SO 13-20-02) napojeným na přilehlé plochy u výpravní budovy a k místní komunikaci pro pěší na protilehlé straně stanice.

D.2.1.3 Přejezdy**SO 04-13-01 Horažďovice předm.-Pačejov,přejezd P1178 v ev.km 293,204 – zrušení**

Přejezd komunikace II/188 v sousedství zast. Velký Bor je řešen nově jako silniční podjezd pod tratí tzn. přejezd bude zrušen.

SO 06-13-01 Pačejov - Nepomuk, přejezd P1180 v ev.km 304,770**SO 06-13-01.1 Pačejov - Nepomuk, přejezd P1180 v ev.km 304,770 - přejezd****SO 06-13-01.2 Pačejov - Nepomuk, přejezd P1180 v ev.km 304,770 – komunikace**

Železniční přejezd ev. km 304,770 bude dvoukolejný úrovněvý přejezd silnicí III. třídy/ 18614 nacházející se u obce Kovčín. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce se železobetonovým krytem, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí. Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Vzhledem ke stávajícímu nevyhovujícímu úhlu křížení dojde ke stavební úpravě a v novém stavu bude úhel křížení 75°, současně dojde k odsunutí přejezdu cca o 30 m protisměru staničení koleje.

SO 06-13-02 Pačejov - Nepomuk, přejezd P 1181 v ev.km 306,247**SO 06-13-02.1 Pačejov - Nepomuk, přejezd P1181 v ev.km 306,247 - přejezd****SO 06-13-02.2 Pačejov - Nepomuk, přejezd P1181 v ev.km 306,247 - komunikace**

Přejezd místní komunikace bude stavebně obnoven a napojen na stávající komunikaci. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m, šířka přejezdu 5,15 m, volná šířka pozemní komunikace je 5,00 m, délka přejezdu 14,12 m, úhel křížení 76°. Konstrukce přejezdu bude celopryžová. Povrch vozovky je tvořen v celé délce z asfaltobetonu na koncích v návaznosti na nezpevněnou stávající část ukončen zapuštěnými silničními obrubníky.

SO 07-13-01 ŽST Nepomuk, přejezdy P1182 a P1306 v ev. km 313,375 a 24,208 – zrušení

Přejezd komunikace III. třídy v prostoru budějovického zhlaví ŽST Nepomuk bude zrušen a nahrazen podjezdem pod modernizovanou ŽST.

SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd P1183 v ev.km 314,191**SO 07-13-02.1 ŽST Nepomuk, přejezd P1183 v ev.km 314,191 - přejezd****SO 07-13-02.2 ŽST Nepomuk, přejezd P1183 v ev.km 314,191 - komunikace kraj****SO 07-13-02.3 ŽST Nepomuk, přejezd P1183 v ev.km 314,191 - komunikace obec****SO 07-13-02.4 ŽST Nepomuk, přejezd P1183 v ev.km 314,191 - komunikace kovošrot**

Přejezd komunikace II. třídy č. 191 v prostoru plzeňského zhlaví ŽST Nepomuk bude stavebně obnoven a napojen na stávající komunikaci. Konstrukce přejezdu bude celopryžová, přejezd bude

rozšířen pro možnost zřízení jednostranného přechodu pro pěší přes trať. Přejezd bude také směrově upraven tak, aby úhel křížení dosáhl normových hodnot.

SO 52-13-03 Nepomuk-Kasejovice, přejezd P1305 v ev. km 23,924 – zrušení

Přejezd polní cesty v prostoru záhlaví ŽST Nepomuk na trati Blatná - Nepomuk bude bez náhrady zrušen.

SO 08-13-01 Nepomuk - Blovice, přejezd P1184 v ev.km 317,232 – zrušení

Přejezd komunikace III. třídy v prostoru zast. Srby bude zrušen a nahrazen podjezdem v prostoru dnešního mostu v ev. km 316,865

SO 08-13-02 Nepomuk - Blovice, přejezd P1185 v ev. km 317,763

SO 08-13-02.1 Nepomuk - Blovice, přejezd P1185 v ev. km 317,763 - přejezd

SO 08-13-02.2 Nepomuk - Blovice, přejezd P1185 v ev. km 317,763 - komunikace kraj

SO 08-13-02.3 Nepomuk - Blovice, přejezd P1185 v ev. km 317,763 - komunikace obec

Přejezd místní komunikace bude stavebně obnoven a napojen na stávající komunikaci. Úhel křížení je upraven na 75°. poloha odbočení z komunikace III. třídy zůstává zachována, proto je přejezd posunut do nové polohy proti směru staničení. Komunikace je rozšířena na 6,5m. Konstrukce přejezdu bude celopryžová.

SO 08-13-03 Nepomuk - Blovice, přejezd P1186 v ev. km 319,916

SO 08-13-03.1 Nepomuk - Blovice, přejezd P1186 v ev. km 319,916 - přejezd

SO 08-13-03.2 Nepomuk - Blovice, přejezd P1186 v ev. km 319,916 – komunikace

Jednokolejný přejezd ev. šířky 6 m a délky 5 m umožňuje úrovně křížení s místní komunikací v obci Myt. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s asfaltovým krytem, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí. V prostoru přejezdu bude komunikace rozšířena na min. 5,0m.

SO 08-13-04 Nepomuk - Blovice, přejezd P1187 v ev. km 320,121 – zrušení

Stávající přechod pro pěší a cyklisty bude zrušen. Nově bude na jeho místě zřízen podchod pro pěší, který umožní bezbariérové překonání tělesa železniční tratě.

SO 08-13-05 Nepomuk - Blovice, přejezd P1188 v ev. km 322,522 – zrušení

Přejezd místní komunikace bude zrušen. Pro přístup na opačnou stranu trati bude využívána stávající síť místních komunikací v okolí a sousední přejezd v ev. km 323,278.

SO 08-13-06 Nepomuk - Blovice, přejezd P1189 v ev. km 323,278

SO 08-13-06.1 Nepomuk - Blovice, přejezd P1189 v ev. km 323,278 - přejezd

SO 08-13-06.2 Nepomuk - Blovice, přejezd P1189 v ev. km 323,278 – komunikace

Jednokolejný přejezd ev. šířky 6,05 m a délky 5,35 m umožňuje úrovně křížení s místní komunikací v obci Vlčice. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s asfaltovým krytem, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí. V prostoru přejezdu bude komunikace rozšířena na min. 5,0m.

SO 08-13-07 Nepomuk - Blovice, přejezd P1190 v ev. km 324,205

SO 08-13-07.1 Nepomuk - Blovice, přejezd P1190 v ev. km 324,205 - přejezd

SO 08-13-07.2 Nepomuk - Blovice, přejezd P1190 v ev. km 324,205 – komunikace

Železniční přejezd ev. km 324,205 bude nově dvukolejný úrovněvý přejezd s místní komunikací nacházející se u obce Hradiště. Přejezd místní komunikace bude stavebně obnoven a napojen na stávající komunikaci. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s asfaltovým krytem, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí. Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 7,0 m s napojením na stávající stav pro budoucí rekonstrukci.

SO 09-13-01 ŽST Blovice, přejezd P1191 v ev.km 325,043**SO 09-13-01.1 ŽST Blovice, přejezd P1191 v ev.km 325,043 - přejezd****SO 09-13-01.2 ŽST Blovice, přejezd P1191 v ev.km 325,043 - komunikace kraj****SO 09-13-01.3 ŽST Blovice, přejezd P1191 v ev.km 325,043 - komunikace město****SO 09-13-01.4 ŽST Blovice, přejezd P1191 v ev.km 325,043 - komunikace pila**

Přejezd komunikace II/117 třídy bude přemístěn o cca 15 m po směru staničení. Přejezd bude rozšířen a doplněn o samostatnou komunikaci pro pěší. Nová konstrukce přejezdu bude celopryžová. S úpravou polohy přejezdu souvisí i úprava směrového vedení a redukce počtu napojených komunikací na komunikaci II/117 v jeho okolí.

SO 09-13-02 ŽST Blovice, přejezd na vlečce Cihelna Blovice

Přejezd je navržen na místní komunikaci jako celopryžový, šířka přejezdu je 3,60m.

SO 10-13-01 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1192 v ev.km 327,560 – zrušení

Přejezd místní komunikace bude zrušen. Přístup do lokality bude zajištěn pomocí nové místní komunikace, navržené v ose původní trati, která bude přeložena do nové polohy. Místní komunikace bude napojena na komunikaci III/1778 v místě stávajícího železničního mostu v ev. km 327,921.

SO 10-13-02 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1193 v ev.km 328,577**SO 10-13-02.1 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1193 v ev.km 328,577 - přejezd****SO 10-13-02.2 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1193 v ev.km 328,577 - komunikace kraj****SO 10-13-02.3 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1193 v ev.km 328,577 - komunikace obec**

Přejezd komunikace III. třídy č.1779 Zdemyslice – Vlčtejn bude stavebně upraven a napojen na stávající komunikaci. Konstrukce přejezdu bude celopryžová. Stávající komunikace bude rozšířena na 6,0 m. Současně s tím bude převeden provoz pěších po straně u zastávky v samostatném koridoru. Minimální šířka chodníku v obci je v předmětné oblasti 2,0 m. Přes přechod je uvažováno se šířkou dopravního prostoru pro chodce 2,40 m. Přechod je odsazen od vozovky.

SO 10-13-03 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1194 v ev.km 329,051 – zrušení

Stávající trvale uzamčený přejezd bude bez náhrady zrušen.

SO 10-13-04 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1195 v ev.km 330,454 – zrušení

Stávající přejezd polní cesty bude zrušen, pro zachování přístupu bude lokalita napojena novou účelovou komunikací z prostoru sousedního přejezdu v ev. km 331,019.

SO 10-13-05 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1196 v ev.km 331,019**SO 10-13-05.1 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1196 v ev.km 331,019 - přejezd****SO 10-13-05.2 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1196 v ev.km 331,019 – komunikace**

Nový přejezd bude dvoukolejný v přímé a bez převýšení. Klesající polní cesta do obce Žákava nebude výrazně výškově měněna, jelikož i nová kolej č. 1 přibližně odpovídá jak výšce, tak i poloze původní traťové koleje. Konstrukce přejezdu je navržena jako celopryžová. Šířka přejezdové konstrukce je 7,2 m, šířka přejezdu 5,03 m, volná šířka pozemní komunikace je 5,00 m, délka přejezdu 13,28 m, úhel křížení 83°.

SO 10-13-06 Blovice - Nezvěstice, přejezd P1197 v ev.km 331,469 – zrušení

Stávající přejezd polní cesty bude zrušen, pro zachování přístupu bude lokalita napojena novou účelovou komunikací z prostoru sousedního přejezdu v ev. km 331,019.

SO 53-13-01 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1260 v ev.km 26,270**SO 53-13-01.1 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1260 v ev.km 26,270 - přejezd****SO 53-13-01.2 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1260 v ev.km 26,270 – komunikace**

Stávající přejezd polní cesty přes trať č. 175 bude stavebně obnoven a napojen na sousední komunikace. Šířka přejezdové konstrukce bude 7,2 m, šířka přejezdu 5,18 m, volná šířka pozemní

komunikace na přejezdu bude 5,00 m, délka přejezdu 5,37 m, úhel křížení 75°. Konstrukce přejezdu bude celopryžová. Vozovka je mezi závěrnými zídkami a silničními obrubníky rovnoběžnými s kolejí navržena s asfaltobetonovým povrchem, zbytek vozovky je na potřebné délce upraven z mechanicky zpevněného kameniva.

SO 53-13-02 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1261 v ev.km 26,491**SO 53-13-02.1 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1261 v ev.km 26,491 - přejezd****SO 53-13-02.2 Příkosice - Nezvěstice, přejezd P1261 v ev.km 26,491 – komunikace**

Stávající přejezd polní cesty přes trať č. 175 bude stavebně obnoven a napojen na sousední komunikace. Šířka přejezdové konstrukce bude 7,2 m, šířka přejezdu 5,18 m, volná šířka pozemní komunikace na přejezdu bude 5,00 m, délka přejezdu 5,18 m, úhel křížení tupý 105°. Konstrukce přejezdu bude celopryžová. Vozovka je mezi závěrnými zídkami a silničními obrubníky rovnoběžnými s kolejí navržena s asfaltobetonovým povrchem, zbytek vozovky je na potřebné délce upraven z mechanicky zpevněného kameniva.

SO 12-13-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1198 v ev. km 334,234**SO 12-13-01.1 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1198 v ev. km 334,234 - přejezd****SO 12-13-01.2 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1198 v ev. km 334,234 – komunikace**

Železniční přejezd ev. km 334,234 bude nově dvoukolejný úroňový přejezd se silnicí III. třídy/1773 nacházející se u obce Štáhlavice. Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s celopryžovým krytem, která bude nahrazena novou celopryžovou konstrukcí.

SO 12-13-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1199 v ev. km 335,587 – zrušení

Přechod pro pěší bude zrušen. Prostupnost území bude zajištěna pomocí nového podchodu pro pěší v zast. Štáhlavy. Podchod bude napojen na stávající komunikace, které směřují do prostoru původního přejezdu.

SO 12-13-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1200 v ev. km 336,111**SO 12-13-03.1 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1200 v ev. km 336,111 - přejezd****SO 12-13-03.2 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1200 v ev. km 336,111 - komunikace kraj****SO 12-13-03.3 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1200 v ev. km 336,111 - komunikace obec****SO 12-13-03.4 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1200 v ev. km 336,111 - komunikace rekultivace**

Přejezd komunikace II/186 bude stavebně obnoven. Úhel křížení bude upraven na 75°. Tato úprava si vyžádá rozsáhlejší úpravu komunikací v místě křížení. Přejezd bude posunut do nové polohy cca 70m proti směru staničení. Komunikace v místě přejezdu bude doplněna o samostatný přechod pro pěší. Konstrukce přejezdu bude celopryžová.

SO 12-13-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, přejezd P1201 v ev. km 337,032 – zrušení

Přechod pro pěší bude zrušen. Prostupnost území bude zajištěna pomocí nového podchodu v místě stávajícího přechodu.

SO 13-13-01 ŽST Starý Plzenec, přejezd P1202 v ev. km 338,774 – zrušení

Přejezd místní komunikace bude zrušen. Náhradou za něj bude v km 339,030 zřízen nový podjezd pod stanicí Starý Plzenec.

SO 13-13-02 ŽST Starý Plzenec, přejezd P1203 v ev. km 339,658**SO 13-13-02.1 ŽST Starý Plzenec, přejezd P1203 v ev. km 339,658 - přejezd****SO 13-13-02.2 ŽST Starý Plzenec, přejezd P1203 v ev. km 339,658 - komunikace kraj****SO 13-13-02.3 ŽST Starý Plzenec, přejezd P1203 v ev. km 339,658 - komunikace město**

Přejezd na komunikaci III. třídy bude zachován a stavebně upraven. Konstrukce přejezdu bude celopryžová. Prodloužení přejezdu přidáním druhé traťové koleje vyvolá úpravy v přilehlých komunikacích, kde bude nezbytné částečně změnit dopravní režim. Součástí řejezdu bude i přechod pro pěší.

D.2.1.4 Mosty, propustky, zdi

V přípravné dokumentaci "**Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)**" jsou respektovány technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému (zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INF), Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky - směrnice generálního ředitele č. 16/2005 (SŽDC, s.o.). Podle přílohy č. 2 této směrnice je traťový úsek TÚ 0401 České Velenice-Plzeň zařazen do evropského železničního systému jako součást sítě TEN-T.

Prostorové uspořádání na mostních objektech je navrženo s ohledem na návrhové rychlosti trati. Na všech objektech je dodržena šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201.

Pro představované a nové objekty, kde byl změněn průtočný profil, byl zpracován hydrotechnický výpočet, které určí světlost nového otvoru. U mostů a propustků, kde byla zachována nosná konstrukce, a neměnil se průtočný profil, nebyl hydrotechnický výpočet zpracováván.

Při návrhu mostních objektů jsou navrhována křížením do 75°, nicméně v odůvodněných případech bylo možno navrhnout i menší úhel křížení (60°).

Při návrhu mostních objektů jsou zohledněny požadavky na vedení kabelových tras.

Dle požadavku odboru O24 nové silniční nadjezdy splňují podjezdnou výšku podle ČSN 73 6201, čl. 5.3.3.

Nadjezd v km 302,236 a most v km 300,177 nejsou v této akci zahrnuty, jelikož jsou součástí související akce Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009.

Zatížení umělých staveb:

Traťový úsek 0401 České Velenice-Plzeň je řazen do **1. třídy** tratí dle připravované změny Z4 ČSN EN 1991-2 ed.2. Model zatížení bude uvažován **LM71** s národním klasifikačním součinitelem zatížení **$\alpha=1,21$** a model zatížení **SW/2**, u spojitých konstrukcí též model zatížení **SW/0** s klasifikačním součinitelem **1,21** (dle ČSN EN 1991-2, Část 2). Dynamický součinitel bude použit dle ČSN EN 1991-2: Eurokód 1, Zatížení konstrukcí, část 2 - Zatížení mostů dopravou.

U stávajících konstrukcí, kde vyšlo $Z_{uic} < 1,0$, byla posouzena přechodnost **Z_{LM71}** podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostů (09/2015 SŽDC, s.o.).

Dále je konstatováno, zda určená přechodnost vyhovuje min třídě zatížení **D4/120 km/hod** a **D2/160 km/hod**.

Po dobu výstavby objektu bude na přilehlých kolejích zajištěna přechodnost D3. Rychlost bude omezena na 50 km/hod.

Železniční mosty

SO 04-20-01 Horažďovice předm.-Pačejov, most v ev. km 291,486

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 291,486 (přesný km 291,491.027).

Most překračuje silnici III/1741, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce pod kolejí č.1 je z roku 1963 je tvořena ŽB deskou. Opěry a šikmá křídla jsou z ŽB. Délka přemostění je 8,50 m a světlá výška je 3,3 m. Založení mostu je plošné. Stávající nosná konstrukce pod kolejí č.2 je z roku 1904 je tvořena zabetonovanými nosníky. Opěry a šikmá křídla jsou z kamenného zdiva. Délka přemostění je 5,00 m a světlá výška je 3,7 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke kompletní demolici nosné konstrukce, opěr a křídel. Konstrukce bude nahrazena plošně založeným ŽB polorámem. Mostní otvor bude rozšířen na 10,1 m, tak aby vyhovoval

šířkovému uspořádání komunikace S 7,5 pod mostem (prostor pro svodidla 1,3 m + šířka komunikace 7,5 m + prostor pro svodidla 1,3 m). Volná výška pod mostem bude zvýšena na 3,495 m v ose komunikace. Snížená podjezdná výška byla projednána a odsouhlasena se správcem komunikace SÚS PK dne 22.1.2020. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené šterkové lože. Na mostě bude prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 04-20-02 Horažďovice předm.-Pačejov, most v km 293,220

Předmětem tohoto objektu je projekt nového železničního mostu v km 293,220 (přesný km 293,219.921).

Most překračuje komunikaci II/188, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje.

V rámci výstavby nového mostu dojde ke zrušení úrovnového železničního přejezdu. Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitická železobetonová polorámová konstrukce o vnitřních světlých rozměrech 15,0x5,0 m. Polorám bude založen plošně. Nosné konstrukce jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Na polorám navazují rovnoběžná křídla. Na betonové římsy je osazeno zábradlí.

Podjezdná výška pod mostem je navržena 4,80 m + 0,15 m rezerva. Volná šířka je navržena 12,1 m, tak aby vyhovovala šířkovému uspořádání komunikace S 9,5 pod mostem (prostor pro svodidla 1,3 m + šířka komunikace 9,5 m + prostor pro svodidla 1,30 m). Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené šterkové lože, jelikož je most nad komunikací.

Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat na „zelené louce“ bez přímé návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 04-20-03 Horažďovice předm.-Pačejov, most v km 293,797

Předmětem tohoto objektu je projekt nového železničního mostu v km 293,797 (přesný km 293,797.048).

Most, nacházející se v mezistaničním úseku na přeložce trati, překračuje Pačejovský potok a zpevněný koridor sloužící pro migraci zvířete. Most převádí dvě koleje. Délka přemostění je 12,285 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 6,538 m. Založení mostu je plošné.

Stávající nosná konstrukce z roku 1868 v původním vedení trati je tvořena kamennou klenbou, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 9,5 m. Tento mostní bude ponechán ve stávající pozici.

V rámci výstavby nového mostu dojde k přeložce stávající vodního toku - Pačejovského potoka. Délka přeložky bude 130,7 m. Nosná konstrukce je navržena jako betonová klenba sestávající z prefabrikátů, které budou uloženy na podkladní beton tl. 200 mm s vloženou KARI sítí. Na mostě je navrženo otevřené šterkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP.

Volná výška pod mostem je minimálně 6,446 m. Terén pod mostem je vyspádován ve sklonu 1,50% od opěr směrem ke korytu přeložky. Do nového vedení Pačejovského potoka je přivedeno odvodnění železničního tělesa tvořené tvarovkami TZZ3 (SO 04-11-01: Železniční spodek).

Vzhledem k tomu, že nový most se nachází na přeložce trati, bude stavba probíhat na „zelené louce“ bez návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 04-20-04 Horažďovice předm.-Pačejov, most v ev. km 294,412

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 294,412 (přesný km 294,373.428).

Most překračuje místní účelovou zpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,76 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 5,35 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke snesení stávající kamenné klenby. Stávající opěry a kamenná křídla budou zachovány a sanovány. Spodní stavba bude rozšířena pomocí kotvené monolitické přibetonávky založené na mikropilotách. Na spodní stavbu se osadí nová železobetonová monolitická klenba s čely,

opatřená římsami se zábradlím. Volná šířka zůstane stávající a volná výška pod mostem bude zvýšena na 5,87 m ve vrcholu klenby. Terén pod mostem je spádován z pravé strany trati na levou. Na mostě je navrženo otevřené štěrkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu bude na mostě prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 04-20-05 Horažďovice předm.-Pačejov, most v ev. km 295,085

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 295,085 (přesný km 295,047.885).

Most překračuje místní účelovou zpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1904, je tvořena deskou se zabetonovanými ocelovými nosníky, kamennými opěrami a křídly. Délka přemostění je 4,0 m a světlá výška v nejnižším místě je 3,1 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke snesení stávající ocelobetonové desky a části kamenných opěr. Stávající nedemolované opěry a kamenná křídla budou sanována. Spodní stavba bude rozšířena pomocí kotvené monolitické přibetonávky založené na mikropilotách. Na spodní stavbu se osadí nová železobetonová monolitická deska, opatřená římsami se zábradlím. Volná šířka zůstane stávající a volná výška pod mostem bude zvýšena na 3,2 m v nejnižším místě. Terén pod mostem je spádován z pravé strany trati na levou. Na mostě je navrženo polouzavřené štěrkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu bude na mostě prováděno ZKPP.

Pod most bude svedena kanalizace SO 04-50-04, která řeší odvodnění v návaznosti na zrušený propustek SO 04-21-06.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 05-20-04 ŽST Pačejov, most v ev. km 302,850

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 302,850 (přesný km 302,876.673).

Most překračuje silnici III/18614, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou. Opěry a šikmá křídla jsou z kamenného zdiva. Délka přemostění je 3,75 m a světlá výška je 3,6 m ve vrcholu klenby. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke kompletní demolici nosné konstrukce, opěr a křídel. Konstrukce bude nahrazena plošně založeným ŽB polo-rámem. Mostní otvor bude rozšířen na 10,1 m, tak aby vyhovoval šířkovému uspořádání komunikace pod mostem (prostor pro svodidla 1,3 m + šířka komunikace 7,5 m + prostor pro svodidla 1,3 m). Volná výška pod mostem bude zvýšena na 3,5 m v ose komunikace. Snížená podjezdná výška byla projednána a odsouhlasena se správcem komunikace SÚS PK dne 22.1.2020. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené štěrkové lože. Na mostě bude prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 06-20-01 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 304,375

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 304,375 (přesný km 304,407.619).

Most překračuje místní účelovou nezpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,79 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 5,4 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke snesení stávající kamenné klenby. Stávající opěry a kamenná křídla budou zachovány a sanovány. Spodní stavba bude rozšířena pomocí kotvené monolitické přibetonávky založené na mikropilotách. Na spodní stavbu se osadí nová železobetonová monolitická klenba s čely, opatřená římsami se zábradlím. Volná šířka zůstane stávající a volná výška pod mostem bude zvýšena na 5,6 m ve vrcholu klenby. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo otevřené štěrkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 06-20-02 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 305,463

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 305,463 (přesný km 305,494.226).

Most překračuje místní účelovou nebezpečnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou. Opěry a šikmá křídla jsou z kamenného zdiva. Délka přemostění je 3,80 m a světlá výška je 3,0 m ve vrcholu klenby. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke kompletní demolici nosné konstrukce, opěr a křídel. Konstrukce bude nahrazena plošně založeným uzavřeným ŽB rámem. Mostní otvor bude rozšířen na 5,0 m, tak aby vyhovoval šířkovému uspořádání komunikace pod mostem (zvýšená obruba 0,5 m + šířka komunikace 4,0 m + zvýšená obruba 0,5 m). Volná výška pod mostem bude zvýšena na 3,7 m v ose komunikace. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Prostor pod mostem je odvodněn příčným spádem zpevněné plochy komunikace do vpusti a obetonovanou korugovanou troubou DN 400 pod silnicí III/18614, která je vyústěna do stávajícího příkopu.

Na mostě je navrženo částečně otevřené šterkové lože. Na mostě bude prováděno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 06-20-03 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 306,983

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 306,983 (přesný km 307,022.552).

Most překračuje místní účelovou zpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,80 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 3,64 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke kompletní demolici nosné konstrukce, opěr a křídel. Místo stávající zdemolované konstrukce bude postaven nový ŽB rám, který bude plošně založený. Mostní otvor bude rozšířen na 5,0 m. Volná výška v nejnižším místě bude 4,35 m. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo polouzavřené šterkové lože. Na mostě bude prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 06-20-04 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 307,883

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 307,883 (přesný km 307,922.386).

Most překračuje trvalý vodní tok a účelovou zpevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a šikmými kamennými křídly. Vpravo před mostem křídlo navazuje na stávající opěrnou zeď SO 06-23-01. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 5,70 m, světlá výška ve vrcholu klenby je 6,67 m a úhel křížení s tratí je 90°. Na objektu byla v roce 1990 provedena částečná rekonstrukce.

V rámci rekonstrukce bude do stávajícího mostu vestavěn ŽB rám. Nosná konstrukce je tvořena vestavěnou železobetonovou klenutou rámovou konstrukcí o vnitřních rozměrech 4,8 x 8,2 m (ve vrcholu klenby), jednotné tloušťce stěn 450 mm, délky 20,34 m. Světlá výška otvoru nad cestou je 6,2 m ve vrcholu.

Budou odstraněny stávající betonové římsy na čelech a křídlech. Na jejich místě budou provedeny nové římsy kotvené do stávajících konstrukcí. Do říms čel bude kotveno zábradlí. Křídla zůstanou bez zábradlí. Bude provedeno předláždění komunikace a koryta potoka včetně opěrné zídky.

Na mostě je navrženo otevřené šterkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat nezávisle na etapy výluk na trati.

SO 06-20-05 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,160

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 309,160 (přesný km 309,202.901).

Most překračuje trvalý vodní tok, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a šikmými kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 2,80 m, světlá výška ve vrcholu klenby je 4,62 m a úhel křížení s tratí je 90°.

V rámci rekonstrukce bude do stávajícího mostu vestavěn ŽB rám. Nosná konstrukce je tvořena stávající kamennou klenbou a vestavěnou železobetonovou klenutou rámovou konstrukcí o vnitřních rozměrech 2,1 x 4,65 m (ve vrcholu klenby), jednotné tloušťce stěn 350 mm, délky 21,40 m. Světlá výška otvoru je 4,15 m ve vrcholu.

Budou odstraněny stávající betonové římsy na čelech a křídlech. Na jejich místě budou provedeny nové římsy kotvené do stávajících konstrukcí. Do říms čel bude kotveno zábradlí. Křídla zůstanou bez zábradlí. Bude provedena rekonstrukce koryta potoka a koryto bude vydlážděno.

Na mostě je navrženo otevřené šterkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat nezávisle na etapy výluk na trati.

SO 06-20-06 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,293

Předmětem tohoto objektu je projekt přestavby železničního mostu v ev. km 309,293 (přesný km 309,337.613).

Most překračuje volný terén, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a šikmými kamennými křídly. Založení mostu je plošné. Délka přemostění je 3,70 m, světlá výška ve vrcholu klenby je 3,35 m a úhel křížení s tratí je 90°. Na objektu byly v roce 2008 provedeny opravné práce (přezdění a oprava zdiva, navýšení říms, spárování, injektáž a stažení klenby svorníky).

Nový most je navržen vestavěný, kolmý s průběžným kolejovým ložem. Profil mostu byl navržen s ohledem na místní terénní podmínky. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový rám o jednom poli z betonu C 30/37. Založení mostu je navrženo plošné. Délka přemostění mostního otvoru je 3,0 m, světlá výška mostu je 3,9 m a celková šířka mostu je 22,70 m. Křídla mostu jsou kolmá, délky 6,0 m. Na ŽB římsách bude osazeno ocelové zábradlí.

Na mostě je navrženo částečně otevřené šterkové lože a bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 06-20-07 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,808

Předmětem tohoto objektu je projekt celkové přestavby železničního mostu v ev. km 309,808 (přesný km 309,844.098).

Most překračuje komunikaci III/18614, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennými opěrami, kamennými šikmými křídly a dvojicí ocelových konstrukcí. Délka přemostění je 3,66 m a světlá výška je 3,59 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde k demolici stávajícího mostu a výstavbě nového železobetonového polorámu o vnitřních světlých rozměrech 11,10x4,50 m. Polorám bude založen plošně. Nosné konstrukce jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Na NK budou navazovat železobetonová rovnoběžná křídla. Na římsy NK a křídel je osazeno zábradlí.

Podjezdová výška pod mostem je navržena 4,20 m + 0,15 m rezerva. Podjezdová výška je navržena snížena proti normové (4,50+0,15 m) a byla projednána a schválena SÚS PK dne 22.1.2020. Volná šířka bude zvětšena na 11,05 m, tak aby vyhovoval šířkovému uspořádání komunikace S 7,5 pod mostem (prostor pro svodidla 1,3 m + šířka komunikace 7,5 m + prostor pro svodidla 0,5 m + chodník 1,50 m + bezpečnostní odstup 0,25 m).

Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené šterkové lože, jelikož je most nad komunikací. Na mostě bude provedeno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Mezi etapami bude provedeno záporové pažení. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 06-20-08 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 310,661

Předmětem tohoto objektu je projekt celkové přestavby železničního mostu v ev. km 310,661 (přesný km 310,716.346).

Most překračuje komunikaci III/18615, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,80 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 4,55 m. Založení mostu je plošné.

V rámci celkové přestavby mostu dojde k vyplnění části stávajícího mostního otvoru betonovou směsí. Část stávajícího mostu a svahových křídel bude ubourána. Nosná konstrukce je navržena jako monolitický železobetonový polorám s obloukovou příčlím o vnitřních světlých rozměrech 10,70x5,60 m. Polorám bude založen plošně. Na NK budou navazovat železobetonová rovnoběžná a svahová křídla. Na betonové římsy je osazeno zábradlí. Podjezdná výška pod mostem je navržena 4,50 m + 0,15 m rezerva. Volná šířka bude zvětšena na 10,70 m, tak aby vyhovovala šířkovému uspořádání komunikace S 7,5 pod mostem (bezpečnostní odstup 0,5 m + šířka komunikace 7,5 m + bezpečnostní odstup 0,5 m + chodník 1,6 m + bezpečnostní odstup 0,25 m).

Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo otevřené štěrkové lože, jelikož je most nad komunikací. Na mostě je navrženo otevřené štěrkové lože. S ohledem na výšku nadnásypu nebude na mostě prováděno ZKPP.

Stavba bude probíhat po částech v návaznosti na etapy výluk na trati. Do koleje č. 1 bude vloženo mostní provizorium. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 06-20-09 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 312,213**SO 06-20-09.1 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 312,213 - komunikace**

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 312,213 (nový km 312,246.293).

Most překračuje silnici III. třídy č.18616, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Dvě stávající nosné konstrukce z roku 1980 jsou ocelové trémové s horní prvkovou mostovkou. Hlavními nosnými prvky jsou vždy dva plnostěnné svařované nosníky. Spodní stavba z roku 1868 je tvořena kamennými opěrami, kamennými křídly, kamenné zdivo je pravidelného řádkování. Během opravy v roce 1980 byl na obou opěrách vybetonován nový úložný práh a závěrná zídka. Délka přemostění je 9,40 m a světlá výška je 4,79 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde ke sнесení stávající ocelové konstrukce. Stávající opěry a kamenná křídla budou zachovány a sanovány. Stávající úložný práh bude ubourán a nahrazen novým betonový prahem s ozubem pro usazení nové nosné konstrukce ze zabetonovaných nosníků. Spojení s novým betonovým prahem bude zajištěno dvěma řadami kotevních trnů. Nová konstrukce ze ZBN bude opatřena římsami se zábradlím. Průjezdny prostor na mostě bude upraven tak, aby splňoval VMP 3,0. Světlá výška pod mostem bude upravena na 4,725 m. Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou (orientace dle staničení). Na mostě je navrženo uzavřené štěrkové lože. ZKPP bude provedeno 12 m na každou stranu od nosné konstrukce.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 06-20-10 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 312,447

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního mostu v ev. km 312,447 (nový km 312,496.929).

Most překračuje místní účelovou nepevněnou komunikaci, je v mezistaničním úseku a převádí dvě koleje. Stávající nosná konstrukce z roku 1868 je tvořena kamennou klenbou a opěrami, kamennými poprsními zdmi a kamennými křídly. Délka přemostění je 3,80 m a světlá výška ve vrcholu klenby je 3,85 m. Založení mostu je plošné.

V rámci přestavby dojde k zbourání stávající konstrukce. Novou konstrukci tvoří železobetonová rámová konstrukce s plošným uložením, osazená římsami a rovnoběžnými křídly. Volná šířka bude rozšířena na 4,0 m a volná výška pod mostem bude zvýšena na 4,49 m. Terén pod mostem je spádován

z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené šterkové lože. ZKPP bude provedeno na délku 12 m na každou stranu od nosné konstrukce.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 07-20-01 ŽST Nepomuk, most v km 313,326

Předmětem tohoto objektu je projekt nového železničního mostu v km 313,326 (přesný km 313,326.252).

Most překračuje komunikaci III/19115 a převádí pět kolejí. V rámci výstavby nového mostu dojde ke zrušení úrovnového železničního přejezdu č. P1182. Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitická železobetonová polorámová konstrukce o vnitřních světlých rozměrech 13,10x4,70 m. Nosné konstrukce jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Na polorám navazují rovnoběžná křídla. Na betonové římsy je osazeno zábradlí.

Podjezdná výška pod mostem je navržena 4,50 m + 0,15 m rezerva. Volná šířka je navržena 12,05 m, tak aby vyhovovala šířkovému uspořádání komunikace S 7,5 pod mostem (prostor pro svodidla 1,3 m + šířka komunikace 7,5 m + chodník 3,0 m + bezpečnostní odstup 0,25 m).

Terén pod mostem je spádován z levé strany trati na pravou. Na mostě je navrženo uzavřené šterkové lože, jelikož je most nad komunikací. Na mostě bude provedeno ZKPP.

Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati. Provoz na komunikaci bude vyloučen.

SO 07-20-02 ŽST Nepomuk, most-podchod v km 313,873

Předmětem tohoto objektu je projekt výstavby nového železničního mostu - podchodu v žst. Nepomuk v km 313,873 (přesný km 313,873.612). Podchod zajišťuje bezbariérový přístup na dvě ostrovní nástupiště a jedno boční nástupiště.

Nosnou konstrukci mostu tvoří železobetonový monolitický uzavřený rám, provedený pod novými kolejemi č. 1, 2, 6 a 10. Podchod bude umístěn vedle výpravní budovy. Vlastní podchod tvoří monolitická konstrukce o světlé šířce 4,0 m a světlé výšce 2,5 m. Podchod bude umožňovat přístup osob mezi pravou stranou trati, levou stranou a ostrovními nástupišti. Výstup na levé straně trati (do města) tvoří hlavní schodiště v čele podchodu šířky 4,0 m, schodiště k výpravní budově šířky 2,0 m a třikrát zalomený přístupový chodníky z podchodu na úroveň terénu šířky 2,0 m. Výstup na druhé (od výpravní budovy) nástupiště tvoří schodiště šířky 2,40 m a přístupový chodníky z podchodu na úroveň nástupiště šířky 2,0 m. Výstup na třetí (od výpravní budovy) nástupiště tvoří schodiště šířky 2,0 m a zalomený přístupový chodníky z podchodu na úroveň nástupiště šířky 2,0 m.

Výstupy budou zastřešeny. Odvodnění podchodu bude přečerpáváno do jímky na straně výpravní budovy, odkud bude gravitačně svedeno do dešťové kanalizace.

Na podchodě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat po polovinách v návaznosti na etapy výluk na trati.

SO 07-20-03 ŽST Nepomuk, most v ev. km 314,415

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. uzavřený rámový most sv. šířky 4,0 m, sv. výšky 4,70 m - zvětšení ze stávajících 4,12 m. Úprava povrchu komunikace pod mostem bude provedena v rámci mostu.

SO 07-20-04 ŽST Nepomuk, most v ev. km 314,512

Stávající klenutý přesýpaný most přes Panský rybník, kamenná žulová klenba sv. 2,70 m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 8,30 m. V novém stavu bude most rozšířen pro novou kolej vlevo trati žebet. rámovou obloukovou konstrukcí ve stejných dimenzích jako stávající konstrukce. Šířka rozšířené části 8,10 m. Založení bude hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Stávající most bude sanován běžnými sanačními postupy a opatřen železobetonovou deskou s izolací.

SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602

Stávající klenutý přesýpaný most přes Úslavu, kamenná žulová klenba sv. 2 x 7,60 m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 10,15 m. V novém stavu bude most rozšířen pro novou kolej vlevo trati žebet. rámovou obloukovou konstrukcí ve stejných dimenzích jako stávající konstrukce. Šířka rozšířené části 7,90 m. Založení bude hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Stávající most bude sanován běžnými sanačními postupy a opatřen železobetonovou deskou s izolací.

SO 08-20-02 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,791

Stávající klenutý most přes silnici III. třídy, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. rámový most sv. šířky 11,05 m, sv. výšky 4,96 m, hlubinně založen na velkopřůměrových pilotách. Šířkové uspořádání pod mostem bude odpovídat komunikaci III. třídy – S7,5 + jednostranný chodník. Požadovaná podjezdová výška min. 4,50 m + rezerva 0,15 m.

SO 08-20-03 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 315,664

Stávající klenutý most přes volný terén, kamenná žulová klenba sv. 2,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. uzavřený rámový prefabrikovaný propustek sv. šířky 1,60 m, sv. výšky 1,60 m. Úprava dna propustku bude provedena kamennou dlažbou do betonu.

SO 08-20-04 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 316,020

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na přesýpaný žebet. rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 4,38 m, výška přesypávky 1,70 m, hlubinně založen na velkopřůměrových pilotách z důvodu vedení kanalizace pod mostem. Stávající podjezdová výška bude zachována. Úprava terénu pod mostem bude provedena kamennou dlažbou v rozsahu nových žebet. křídel.

SO 08-20-05 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 316,865

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 3,92 m - zvětšení ze stávajících 3,27 m. Nový most bude sloužit pro bezbariérový přístup na nástupiště v zast. Srby.

SO 08-20-06 Nepomuk - Blovice, most-podchod v km 320,124**SO 08-20-06.1 Nepomuk - Blovice, most-podchod v km 320,124, přístupová komunikace**

Nový podchod pro pěší v místě stávajícího přechodu (zrušený přejezd v ev. km 320,121) ve Ždírci. Podchod je navržen jako uzavřená rámová konstrukce sv. šířky 3,0 m, sv. výšky 2,50 m. Přístupy do podchodu z levé strany zalomeným přístupovým chodníkem, z pravé strany, díky výškovému rozdílu, přímo ze silnice. Podchod bude bezbariérový.

SO 08-20-07 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 320,703

Stávající deskový most ze ZBN přes silnici III. třídy v obci Ždírec, sv. 5,00 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na nový šikmý most (60°) ze ZBN, sv. šířky 10,25 m, sv. výšky 3,25 m, žebet. spodní stavbou s hlubinným založením na velkopřůměrových pilotách. Šířkové uspořádání pod mostem odpovídá komunikaci III. třídy – S7,5 + jednostranný chodník. Stávající podjezdová výška bude zachována. Chodník pod mostem bude sloužit mj. pro bezbariérový přístup na nástupiště žst. Ždírec.

SO 08-20-08 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 321,845

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 6,30 m - zvětšení ze stávajících 5,74 m, hlubinně založen na velkopřůměrových pilotách z důvodu zatrubnění potoka pod mostem. Úprava terénu pod mostem bude provedena kamennou dlažbou v rozsahu nových žebet. křídel.

SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717

Stávající cihlová přesýpaná klenbová konstrukce přes Chocenický potok a volný terén, sv. klenby 7,6 m, výška přesypávky 9,55m. Nový most je navržen jako přesýpaná železobetonová oblouková rámová konstrukce světlých rozměrů 10,5x8,8m. Ukončení nosné konstrukce je navržené seříznutím křídel dle sklonu svahu náspu. Založení je navržené hlubinné na dvojici velkopřůměrových pilot Ø 900mm. Stávající most bude zdemolován.

SO 08-20-10 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,829

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. uzavřený rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 3,95 m - zvětšení ze stávajících 3,40 m. Úprava povrchu komunikace pod mostem bude provedena v rámci mostu.

SO 08-20-11 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 317,028

Nový most přes přeložku komunikace III/11745 za obcí Srby, šikmost křížení 45°. Most je navržen jako železobetonový šikmý rámový most kolmé světlosti 9,50 m s podjezdnou výškou min. 4,50 m + 0,15 m. Založení je navržené hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

SO 09-20-01 ŽST Blovice, most v ev. km 325,032 - zrušení

Jedná se o deskový most ze zabetonovaných kolejnic uložený na kamenných opěrách. Na koncích je most opatřen římsami s ocelovým zábradlím. Pod mostem je vedená kanalizace. V rámci stavby bude stávající most bez náhrady zrušen.

SO 09-20-02 ŽST Blovice, most-podchod v km 325,372

V rámci stavby zde bude vybudován podchod o světlé šířce 3,0m. Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám plošně založený. Minimální světlá výška podchodu je 2,50m. Celková délka podchodu je 32,88m. Na vnější nástupiště u koleje č. 2 vede schodiště a přístupový chodník, na mezilehlé nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 pouze přístupový chodník a za koleji č. 3 stoupá schodiště na úroveň stávajícího terénu.

SO 09-20-03 ŽST Blovice, most v ev. km 325,750

Stávající klenutý most přes silnici II. třídy, kamenná žulová a cihelná klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na most ze ZBN sv. šířky 9,25 m, sv. výšky 3,96 m, žebet. spodní stavbou s hlubinným založením na velkopřůměrových pilotách. Šířkové uspořádání pod mostem bude navržené dle stávajícího uličního profilu, stávající podjezdná výška bude zachována.

SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677

Stávající klenutý přesýpaný most přes Podhrázský potok a účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 11,50 m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 4,80 m. V novém stavu je trať vedena na přeložce cca 16 m vpravo od stávajícího mostu. Nový most je navržen jako přesýpaná ŽB oblouková rámová konstrukce, vedená v šířce stávajícího a nového náspu. Světle rozměry jsou rozpětí 16,0m, výška mostního otvoru 11,40m. Stávající most bude demolován.

SO 10-20-02 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,921 – zrušení

Stávající deskový most sv. 3,80 m, převádí komunikaci III. třídy. V novém stavu bude objekt zdemolován a vyřazen z evidence. Nový most přes komunikaci řeší SO 10-20-03.

SO 10-20-03 Blovice - Nezvěstice, most v km 327,960

Nový žebet. rámový šikmý (45°) most na přeložce trati cca 25m od stávajícího mostu v ev. km 327,921. Navržená sv. šířka 12,60 m, sv. výška 5,55 m. Šířkové uspořádání pod mostem odpovídá

komunikaci III. třídy – S7,5. Požadovaná podjezdná výška je min. 4,50 m + rezerva 0,15 m. Založení je navržené hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

SO 11-20-01 ŽST Nezvěstice, most v ev. km 332,247

Stávající klenutý přesýpaný most přes komunikaci III. třídy v Nezvěsticích, kamenná žulová klenba sv. 2 x 4,74 m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 8,50 m. V novém stavu bude most rozšířen pro novou kolej vpravo trati žebet. rámovou obloukovou konstrukcí ve stejných dimenzích jako stávající konstrukce. Šířka rozšířené části 6,10 m. Založení bude hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Stávající most bude sanován běžnými sanačními postupy a opatřen železobetonovou deskou s izolací.

SO 11-20-02 ŽST Nezvěstice, most v ev. km 332,313

Stávající deskový most přes silnici I. třídy v Nezvěsticích, NK ze ZBN sv. 6,0 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na most ze ZBN sv. šířky 12,95 m, sv. výšky 3,62 m, žebet. spodní stavbu s hlubinným založením na velkopřůměrových pilotách. Šířkové uspořádání pod mostem bude odpovídat komunikaci I. třídy – S9,5 + jednostranný chodník. Stávající podjezdná výška bude zachována.

SO 11-20-03 ŽST Nezvěstice, most-podchod v km 332,563

V rámci stavby zde bude vybudován podchod o světlé šířce 3,0m. Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám plošně založený s minimální světlou výškou 2,50m. Celková délka podchodu je 40,69m. Na vnější nástupiště u koleje č. 4 vede schodiště a zalomený přístupový chodník, jehož mezipodestu spojuje s nástupištěm druhé schodiště. Na mezilehlé nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 vede schodiště a přímý přístupový chodník. Na krajní nástupiště u koleje č. 3 vede rovněž přímý přístupový chodník a schodiště, další schodiště pak pokračuje z nástupiště na horní úroveň svahu u koleje č. 3.

SO 12-20-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944

Stávající klenutý most přes Nezvěstický potok, cihlová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. Stávající klenutý most bude z důvodu zdvoukolejnění trati zbourán a nahrazen novým železobetonovým rámovým přesýpaným mostem sv. šířky 8,0 m, sv. výšky min. 4,0 m. Světlé rozměry mostu vzešly z požadavku EIA pro migraci zvěře, včetně úpravy povrchu podmostí z dusaného hlinitého písku.

SO 12-20-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, most - podchod v km 335,891

Nový podchod je navržen jako železobetonová rámová konstrukce světlé šířky 3,0 m a podchodné výšky min. 2,5 m. Podchod propojuje zpevněnou plochu před VB na západní straně s MK a novým nástupištěm na východní straně trati. Přístupy na nástupiště a do podchodu jsou řešeny schodišti a přístupovými chodníky. Podchod je koncipován jako bezbariérový.

SO 12-20-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 336,440

Stávající klenutý most přes komunikaci III. třídy ve Štáhlavech, kamenná žulová klenba sv. 5,65 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na žebet. šikmý (80°) rámový most sv. šířky 10,25 m, sv. výšky 4,90 m, hlubinně založen na velkopřůměrových pilotách. Šířkové uspořádání pod mostem bude odpovídat komunikaci III. třídy – S7,5 + jednostranný chodník. Požadovaná podjezdná výška min. 4,50 m + rezerva 0,15 m.

SO 12-20-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 336,482

Stávající klenutý přesýpaný most přes Štáhlavský potok, kamenná žulová klenba sv. 3,70 m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 6,25 m. V novém stavu bude most rozšířen pro novou kolej vlevo trati žebet. rámovou obloukovou konstrukcí ve stejných dimenzích jako stávající konstrukce. Šířka rozšířené části 7,10 m. Založení bude hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Stávající most bude sanován běžnými sanačními postupy a opatřen železobetonovou deskou s izolací.

SO 12-20-05 Nezvěstice - Starý Plzenec, most-podchod v km 337,039**SO 12-20-05.1 Nezvěstice - Starý Plzenec, most-podchod v km 337,039, opěrné zdi**

Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený železobetonový rám plošně založený na podkladním betonu tloušťky 150mm. Světlá šířka konstrukce podchodu je navržena 3,00m, světlá výška (bez pochozí plochy) 2,71m, podchodná výška min. 2,50m. Součástí podchodu jsou navazující konstrukce přístupových chodníků. Podchod je bezbariérový.

SO 13-20-01 ŽST Starý Plzenec, most v km 339,030

Nový šikmý (84,5°) rámový most ze ZBN navržen jako náhrada stávajícího přejezdu č. P1202. Navržená sv. šířka 16,20 m, sv. výška 4,53 m. Podjezdná výška je uvažována pro místní komunikaci min. 4,20 m + rezerva 0,15 m. Založení je navrženo hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

SO 13-20-02 ŽST Starý Plzenec, most-podchod v km 339,396

V rámci stavby zde bude vybudován podchod o světlé šířce 3,0m. Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám plošně založený s minimální světlou výškou 2,50m. Celková délka podchodu je 33,92m. Na vnější nástupiště u koleje č. 4 vede schodiště a zalomený přístupový chodník. Na mezilehlé nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 vede schodiště a výtah. Na krajní nástupiště u koleje č. 1 vede přímý přístupový chodník a schodiště, další schodiště pak pokračuje z nástupiště na úroveň paty svahu u koleje č. 1.

SO 13-20-03 ŽST Starý Plzenec, most v ev. km 339,859

Stávající klenutý most pro pěší ve Starém Plzenci, kamenná žulová klenba sv. 2,84 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na želbet. otevřený rámový most sv. šířky 4,0 m, sv. výšky 2,50 m.

SO 13-20-04 ŽST Starý Plzenec, most-podchod v km 338,788**SO 13-20-04.1 ŽST Starý Plzenec, most-podchod v km 338,788, přístupové komunikace**

Nový podchod pro pěší v místě stávajícího přejezdu v ev. km 338,774 ve Starém Plzenci. Podchod je navržen jako uzavřená rámová konstrukce sv. šířky 3,0 m, sv. výšky 2,50 m. Přístupy do podchodu z levé strany zalomeným přístupovým chodníkem, z pravé strany, díky výškovému rozdílu, přímo ze silnice. Podchod bude bezbariérový.

SO 14-20-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 340,021

Stávající ocelový šikmý most přes silnici II. třídy ve Starém Plzenci, sv. 5,70 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na šikmý (45°) rámový most ze zabetonovaných nosníků sv. šířky 16,0 m, sv. výšky 5,79 m. Šířkové uspořádání pod mostem bude odpovídat komunikaci II. třídy – S9,5 + jednostranný chodník. Požadovaná podjezdná výška min. 4,70 m + rezerva 0,15 m.

SO 14-20-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 341,035

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na přesýpaný želbet. uzavřený rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 4,10 m, výška přesypávky 1,70m. Stávající podjezdná výška bude zachována. Úprava povrchu komunikace pod mostem bude provedena v rámci mostu.

SO 14-20-03 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 342,006

Stávající klenutý most přes účelovou zpevněnou komunikaci, kamenná žulová klenba sv. 3,80 m, kamenná spodní stavba. V novém stavu bude přestavěn na přesýpaný želbet. uzavřený rámový most sv. šířky 5,0 m, sv. výšky 5,26 m - zvětšení ze stávajících 4,35 m, výška přesypávky 2,05m. Úprava povrchu komunikace pod mostem bude provedena v rámci mostu.

SO 14-20-04 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 342,970

Stávající klenutý přesýpaný most přes stálou vodoteč, kamenná žulová klenba sv. 3,80m, kamenná spodní stavba, výška přesypávky 4,10 m. V novém stavu bude most rozšířen vpravo trati z důvodu

vedení silniční komunikace na mostě. Rozšíření bude provedeno žebet. rámovou obloukovou konstrukcí ve stejných dimenzích jako stávající konstrukce, s hlubinným založením na mikropilotách. Šířka rozšířené části 10,10 m. Stávající most bude sanován běžnými sanačními postupy a opatřen železobetonovou deskou s izolací.

Železniční propustky

SO 02-21-01 Střelské Hoštice - Horažďovice předm., propustek v ev. km 288,279

Stávající klenbový propustek je nevyhovující, protože je úzký, nedá se ani po úpravách dodržet VMP. Bude nahrazen novým propustkem dle hydrotechnických výpočtů z ŽB rámu s šikmými čely sv.š.1,2 m v.2,0 m se zábradlím na římse.

SO 04-21-01 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 291,959

Stávající klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován, sanace NK a spodní stavby spárováním, výměna trouby pod dnem a vrácení dlažby, nové římsy všech křídel a římsy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 04-21-02 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 292,957

Stávající klenbový propustek je nevyhovující, protože je úzký, nedá se ani po úpravách dodržet VMP. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-03 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 293,198-zrušení

Objekt bude ve stavbě zdemolován.

SO 04-21-04 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 293,209 - zrušení

Objekt bude ve stavbě zdemolován.

SO 04-21-05 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 294,604

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-06 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 295,067 - zrušení

Objekt bude ve stavbě zdemolován.

SO 04-21-07 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 295,567

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-08 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 296,208 - zrušení

Objekt bude ve stavbě zdemolován.

SO 04-21-09 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 296,534

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-10 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 296,693

Stávající klenbový propustek je nevyhovující, protože je úzký, nedá se ani po úpravách dodržet VMP. Bude nahrazen novým propustkem dle hydrotechnických výpočtů z ŽB rámu s šikmými čely sv.š.1,0 m v.2,0 m se zábradlím na římse. Rám bude pod kolejiemi vestavěn do stávající klenby.

SO 04-21-11 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 297,385

Stávající propustek ze dvou velkopřůměrových trub s velkým nadnásypem a kolmými čely bude ponechán a sanován. ŽB povrchy budou mechanicky očištěny, zbaveny zeleně, otryskány vysokotlakým vodním paprskem. Reprofilace povrchů se provede do hloubky 20-40 mm sanační maltou vhodnou pro vysoce namáhané konstrukce mostů (s ohledem k požadované životnosti 50 let). Čela a římsa předpoklad do hloubky 40 mm, trouby do hloubky 20 mm.

SO 04-21-12 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 297,946

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-13 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 298,597

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-14 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 298,924

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmým čelem a šachtou na vtok dle hydrotechnických výpočtů.

SO 04-21-15 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 299,309

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-01 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 304,529

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-02 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 304,723

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-03 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 305,106

Stávající obdélníkový propustek z kamenných kvádrů je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým propustkem dle hydrotechnických výpočtů z ŽB rámu s šikmými čely sv.š. 1,2 m v. 1,0 m.

SO 06-21-04 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 305,632

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-05 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 306,123

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmým čelem a šachtou na vtok dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-06 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 306,329

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1200 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-07 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 307,575

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmým čelem a šachtou na vtok dle hydrotechnických výpočtů.

SO 06-21-08 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 308,461

Stávající klenbový propustek je nevyhovující, protože je úzký, nedá se ani po úpravách dodržet VMP. Bude nahrazen novým propustkem dle hydrotechnických výpočtů z ŽB rámu s šikmými čely sv.š.1,0 m v.2,0 m se zábradlím na římse. Rám bude pod kolejiemi vestavěn do stávající klenby.

SO 06-21-09 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 310,783

Stávající klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován, sanace NK a spodní stavby spárováním, nové římasy všech křídel a římasy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 06-21-10 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 311,411

Stávající klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován, sanace NK a spodní stavby spárováním, nové římasy všech křídel a římasy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 06-21-11 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 312,252

Stávající klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován, sanace NK a spodní stavby spárováním, nové římasy všech křídel a římasy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 07-21-01 ŽST Nepomuk, propustek v ev. km 312,831

Stávající propustek z kamenných desek je nevyhovující z důvodu přenesení třídy zatížení i tvarově. Bude nahrazen novým trubním propustkem DN 1000 se šikmými čely dle hydrotechnických výpočtů.

SO 07-21-02 ŽST Nepomuk, propustek v ev. km 313,223

Stávající klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován. Křídla budou přezděny. Sanace NK a spodní stavby spárováním, nové římasy všech křídel a římasy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 07-21-03 ŽST Nepomuk, propustek v ev. km 313,498

Stávající dlouhý klenbový propustek s velkým nadnásypem bude ponechán a sanován, sanace NK a spodní stavby spárováním, nové římasy všech křídel a římasy propustku. Bude doplněno zábradlí na římse.

SO 08-21-23 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 314,945

Nový propustek převádí vodu ze zářezu z pravé strany trati na levou. Na základě hydrotechnického výpočtu je navržen ŽB trubní propustek DN 800.

SO 08-21-01 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 315,270

Ve stávajícím stavu jde o trubní propustek o světlosti 0,80 m za Nepomukem, železobetonový, r.v. 1959, s výškou přesypávky 1,10m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,8m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 0,50% délky 14,355m s min. výškou přesypávky 1,025m.

SO 08-21-02 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,115 - zrušení

Ve stávajícím stavu jde o deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi o světlosti 0,60 m, r.v. 1904, s výškou přesypávky 0,65m. Překonává občasnou vodoteč.

V novém řešení z důvodů přeložky pozemní komunikace III/11745 (SO 08-30-03) není ve stávající poloze propustek nutný, a proto bude bez náhrady zrušen.

SO 08-21-03 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,412

Ve stávajícím stavu jde o klenbový kamenný propustek o světlosti 1,26m s kamennou spodní stavbou. Oprava proběhla v roce 2012, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 0,95m. Překonává občasný vodní tok.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek s vlevo vtokovou jímku a vpravo se šikmým čelem, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 18,430m s min. výškou přesypávky 1,705m. Na vtoku je šachta, do které se zaústíje navazující silniční propustek SO 08-30-03.

SO 08-21-04 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,751 - zrušení

Ve stávajícím stavu jde o deskový propustek o světlosti 0,62m se zabetonovými kolejnicemi, r.v. je 1904, s výškou přesypávky 0,60m. Překonává občasnou vodoteč.

Podle návrhu upraveného řešení v prostoru přejezdu v km 317, 750 je tento propustek v kolizi s nově navrženou komunikací. Propustek bude proto zrušen a nahrazen SO 08-21-22 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,805

SO 08-21-22 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,805

Jedná se o nový objekt, který nahrazuje stávající SO 08-21-02 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 317,115.

Je zde navržen ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,80m dle hydrotechnického výpočtu SO 08-21-04. Je navržen v podélném spádu 1,55% délky 12,405m s min. výškou přesypávky 0,350m.

SO 08-21-05 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,010

Ve stávajícím stavu jde o trubní propustek s železobetonovým čely o světlosti 0,80 m, r.v. 2013, s výškou přesypávky 0,84m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn z důvodu prodloužení pod novou kolej na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,8m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 4,98% délky 12,405m s min. výškou přesypávky 0,355m.

SO 08-21-06 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,188

Ve stávajícím stavu jde o klenbový kamenný propustek za obcí Srby o světlosti 1,26m s kamennou spodní stavbou. Oprava proběhla v roce 2013, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 0,90m. Překonává občasný vodní tok.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 14,335m s min. výškou přesypávky 0,885m..

SO 08-21-07 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,400

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek s masivními křídly o světlosti 0,90m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,20m. Oprava proběhla v roce 2013. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,8m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 14,225m s min. výškou přesypávky 0,905m.

SO 08-21-08 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,539

Ve stávajícím stavu jde o kamennou deskovou konstrukci kolmo uloženou o světlosti 0,95m s kolmými masivními křídly obloženými kamenem vpravo a šikmými masivními obloukovými křídly vlevo taktéž obloženými kamenem. Římsy jsou železobetonové s úhelníkovým zábradlím. Propustek převádí vodu občasně vodoteče

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely, římsami a zábradlím, o vnitřních rozměrech 2,00m x 2,00 m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 1,17% délky 21,640 m s min. výškou přesypávky 2,600 m.

SO 08-21-09 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,036

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající kamenný deskový propustek se sklonem 21,2%. Propustek se nachází v širé trati. Světlost propustku je 0,60 m. Masivní kamenné opěry jsou pravděpodobně založeny plošně, tloušťka desky cca 25 cm. Propustek převádí trvalou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná trouba DN 1200. Délka propustku včetně spadiště je 31 m. Na vtoku je umístěno spadiště pro vyrovnání výškového rozdílu. Propustek je přesypán s výškou nadnásypu 6,50 m.

SO 08-21-10 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,305

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek s nízkými římsami o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,90m. Oprava proběhla v roce 2015. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 4,60% délky 18,275m s min. výškou přesypávky 2,080m.

SO 08-21-11 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,928

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,65m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 0,55m. Oprava proběhla v roce 2008. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek s vtokovou jímku vpravo a se šikmým čelem vlevo, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 2,00% délky 15,170m s min. výškou přesypávky 1,070m.

SO 08-21-12 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 320,088

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající propustek s konstrukcí ze zabetonovaných kolení. Propustek se nachází v širé trati v Blovicích. Světlost propustku je 1,85 m. Římsy jsou železobetonové s úhelníkovým zábradlím, tloušťka klenby je 80 cm. Propustek převádí občasnou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 2,0 m a světlé výšky 1,20 m, délka propustku je 13,87 m.

SO 08-21-24 Nepomuk - Blovice, propustek v km 320,169

Nový propustek převádí vodu z příkopu z levé strany trati na pravou. V blízkosti propustku se nachází obecní dešťová kanalizace, která bude do propustku zaústěna. Na základě hydrotechnického výpočtu je navržen ŽB trubní propustek DN 100.

SO 08-21-13 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 320,374

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek u nástupiště Ždírec, o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,00m. Oprava proběhla v roce 2008. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek s vtokovou jímku vpravo a se šikmým čelem vlevo, římsou a zábradlím, dimenze 1,5m x 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 2,00% délky 14,915m s min. výškou přesypávky 1,385m.

SO 08-21-14 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 320,738

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek u nástupiště Ždírec, o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,00m. Oprava proběhla v roce 2008. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely vpravo i vlevo, s římsou a zábradlími, dimenze 2,0m x 1,5m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 2,62% délky 15,090m s min. výškou přesypávky 1,085m.

SO 08-21-15 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 321,108

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,80m za Ždírcem, r.v. je 1914, s výškou přesypávky 0,95m. Oprava proběhla v roce 2016. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 1,00% délky 14,110m s min. výškou přesypávky 0,800m. Na nový propustek navazuje demolice stávajícího a úprava na koryto v stávajícím tělese dráhy.

SO 08-21-16 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 321,318

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,65m u silnice, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 2,20m. Oprava proběhla v roce 200?. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 1,00% délky 16,700m s min. výškou přesypávky 1,575m. Na nový propustek navazuje demolice stávajícího a úprava na koryto v stávajícím tělese dráhy.

SO 08-21-17 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 322,466

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 2,20m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 2,00% délky 18,425m s min. výškou přesypávky 2,520m.

SO 08-21-18 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 323,451 - zrušení

Ve stávajícím stavu jde o deskový propustek o světlosti 0,73m se zabetonovými kolejnicemi, r.v. je 1904, s výškou přesypávky 0,50m. Oprava proběhla v roce 2013. Překonává občasnou vodoteč.

Propustek v novém stavu není z důvodu převedení vod pod tratí potřeba, proto bude bez náhrady zrušen.

SO 08-21-19 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 324,201

Ve stávajícím stavu jde o železobetonový trubní propustek o světlosti 0,60 m u přejezdu Vlčice - silo, r.v. 1904, s výškou přesypávky 0,50m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,8m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 0,50% délky 11,820m s min. výškou přesypávky 0,350m.

SO 08-21-20 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 324,400

Ve stávajícím stavu jde o železobetonový trubní propustek o světlosti 0,60 m před Blovicemi, r.v. 1968, s výškou přesypávky 0,65m. Překonává občasnou vodoteč - náhon rybníka.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými zkosenými čely, dimenze 0,8m dle hydrotechnického výpočtu. Úhel křížení bude 56,84°. Je navržen v podélném spádu 0,50% délky 14,435m s min. výškou přesypávky 0,350m. Koryto náhonu na výtoku bude v délce cca 100m pročištěno.

SO 08-21-21 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 324,546

Stávající kamenný klenbový propustek se nachází v širé trati v Blovicích. Světlost propustku je 1,85 m. Římsy jsou železobetonové s úhelníkovým zábradlím. Tloušťka klenby je 80 cm. Propustek převádí trvalou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová monolitická rámová konstrukce. Světlá šířka propustku je 2,0 m, světlá výška je 3,15 m, délka 19,86 m s podélným sklonem 0,55%. Na vtoku a výtoku jsou kolmá křídla.

SO 09-21-01 ŽST Blovice, propustek v ev. km 325,636

Stávající kamenný deskový propustek sv. 0,60 m, výšky přesypávky 5,60 m přes občasnou vodoteč. Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 1,50 m a světlé výšky 1,70 m. Délka propustku je 34,80 m, sklon 2,45%. Na vtoku i výtoku jsou krátká kolmá křídla.

SO 10-21-01 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 326,539

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,60m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,50m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 17,135m s min. výškou přesypávky 1,350m.

SO 10-21-02 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 326,682

Ve stávajícím stavu jde o železobetonový trubní propustek o světlosti 0,80 m v Blovicích, r.v. 2013, s výškou přesypávky 1,20m. Propustek je ukončen železobetonovými čely. Překonává občasnou vodoteč. Bude přestavěn – prodloužen pod novou kolejí na ŽB trubní propustek se šikmými zkosenými čely, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu

SO 10-21-03 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 328,596 - zrušení

Ve stávajícím stavu jde o deskový propustek o světlosti 0,95m se zabetonovými kolejnicemi, r.v. je 1904, s výškou přesypávky 0,50m. Překonává občasnou vodoteč.

V novém stavu z důvodů přeřešení prostoru úrovněového přejezdu v ev. km 328,577 se silnicí III.třídy/1779 (SO 10-13-02) není ve stávající poloze propustek nutný. Jeho funkci převezme nový žel. propustek v ev. km 328,627 (SO 10-21-04). Z těchto důvodů bude propustek zdemolován.

SO 10-21-04 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 328,627

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající propustek s konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Nosná konstrukce je uložena na masivních kamenných opěrách. Propustek se nachází v širé trati. Světlost propustku je 1,00 m. Římsy jsou železobetonové s úhelníkovým zábradlím. Propustek převádí občasnou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 2,0 m a světlé výšky 2,0 m. Délka propustku je 17,54 m, sklon 2,4%. Dno propustku, napojení na příkop a svah nad propustkem jsou odlážděny spárovanou kamennou dlažbou do betonového lože. Na vtoku jsou krátká rovnoběžná křídla navazující na opěrné zdi před a za propustkem. Na římse je osazeno ocelové zábradlí. Na výtoku jsou kolmá křídla.

SO 10-21-05 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 329,156

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,95m, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,10m. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely, římsou a zábradlím, dimenze 1,5 x 2,0m na žádost místní samosprávy jako částečně průchozí, dle hydrotechnického výpočtu by postačovala ŽB trouba 1,0m. Je navržen v podélném spádu 4,00% délky 12,610m s min. výškou přesypávky 0,405m. Vodoteč bude na výtoku převedena stávajícím náspem ve svahovaném korytu s využitím opěr stávajícího propustku.

SO 10-21-06 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 329,698

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,90m za Zdemyslicemi, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 2,00m. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,2m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 13,930m s min. výškou přesypávky 1,300m.

SO 10-21-07 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 330,107

Ve stávajícím stavu jde o železobetonový trubní propustek o světlosti 1,00 m za Zdemyslicemi, r.v. 1960, s výškou přesypávky 1,10m. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 13,220m s min. výškou přesypávky 0,360m.

SO 10-21-08 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 330,347

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,95m před Nezvěsticemi, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,40m. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 13,705m s min. výškou přesypávky 0,625m.

SO 10-21-09 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 330,749

Stávající trubní propustek sv. 2x0,8 m, výšky přesypávky 1,10 m přes trvalou vodoteč. V novém stavu bude přestavěn na žebet. rámový propustek světelných rozměrů min. 1,50 x 1,20 m dle hydrotechnického výpočtu se seříznutými čely. Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světelné šířky 1,50 m a světelné výšky 1,20 m. Délka propustku je 17,35 m, sklon 2,0%. Pro zajištění minimálních průtoků je v propustku vytvořena kyneta. Dno propustku je vydlážděno spárovanou kamennou dlažbou do betonového lože. Na vtoku a výtoku jsou krátká kolmá křídla.

SO 10-21-10 Blovice - Nezvěstice, propustek v km 331,128

Ve stávajícím stavu v daném místě je převedení vody řešeno trubní propustí mimo evidenci. Bude přestavěna na ŽB trubní propustek se šikmými čely, dimenze 0,80m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 0,50% délky 11,820m s min. výškou přesypávky 0,350m.

SO 10-21-11 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 331,414

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 0,90m před Nezvěsticemi, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,00m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely, římsou a zábradlím, dimenze 1,5m x 2,2m na žádost místní samosprávy jako částečně průchozí, dle hydrotechnického výpočtu by postačoval rám 1,5m x 1,2m. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 16,260m s min. výškou přesypávky 0,475m.

SO 11-21-02 ŽST Nezvěstice, propustek v ev. km 332,310

Stávající deskový propustek sv. 2,0 m v Nezvěsticích slouží jako přechod pro pěší. V novém stavu bude zdemolován a vyřazen z evidence. Přechod pro pěší bude řešen v rámci nového mostu v ev. km 332,312 a úpravy komunikace SO 11-30-02 vedené pod ním, pravostranným chodníkem podél budějovické opěry.

SO 11-21-03 ŽST Nezvěstice, propustek v ev. km 332,867

V současném stavu je kolejemi v žst veden stávající propustek s konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Na vtoku s krátkými rovnoběžnými křídly bez říms a na výtoku se šikmými křídly, které navazují na betonové zdi pokračujícího koryta, které je dále zatrubněno. Římsa na výtoku je opatřena ocelovým úhelníkovým zábradlím. Propustek převádí občasnou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světelné šířky 1,50 m a světelné výšky 0,90 m. Délka propustku je 67,05 m, sklon 0,50%. Na výtoku jsou doplněna šikmá monolitická křídla a římsa. S ohledem na délku propustku jsou mezi kolejemi vybudovány tři vstupní šachty propustku s poklopem 80 x 60 cm.

SO 12-21-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, propustek v ev. km 335,061

Ve stávajícím stavu jde o kamenný deskový propustek o světlosti 1,00m před Štáhlavami, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 1,50m. Překonává občasnou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely, římsou a zábradlím, dimenze 2,0m x 2,0m na žádost místní samosprávy jako částečně průchozí, dle hydrotechnického výpočtu by postačoval rám 1,5m x 1,5m. Je navržen v podélném spádu 0,50% délky 14,695m s min. výškou přesypávky 0,905m.

SO 12-21-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, propustek v ev. km 335,820

Stávající kamenný klenutý propustek v zast. Štáhlavy, žulová klenba sv. 0,95 m, výšky přesypávky 1,05 m přes občasnou vodoteč.

V novém stavu bude přestavěn na želbet. rámový propustek světlých rozměrů min. 1,50 x 1,50 m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 4,15% délky 25,705m s min. výškou přesypávky 1,375m.

SO 12-21-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, propustek v ev. km 337,023

Stávající trubní propustek sv. 2x0,8 m, výšky přesypávky 0,85 m přes občasnou vodoteč. Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 2,00 m a světlé výšky 1,00 m. Délka propustku je 14,3 m, sklon 0,5%. Na vtoku a výtoku jsou krátká kolmá křídla.

SO 12-21-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, propustek v ev. km 337,449

Ve stávajícím stavu jde o kamenný klenutý propustek o světlosti 0,95m s kamennou spodní stavbou, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 2,40m. Překonává občasnou vodní tok.

Bude přestavěn na ŽB rámový propustek se šikmými čely, římsou a zábradlím, dimenze 2,0m x 2,2m na žádost místní samosprávy jako částečně průchozí, dle hydrotechnického výpočtu by postačovala ŽB trouba dimenze 1,2m. Je navržen v podélném spádu 2,73% délky 20,950m s min. výškou přesypávky 2,820m.

SO 12-21-05 Nezvěstice - Starý Plzenec, propustek v ev. km 338,050

Ve stávajícím stavu jde o železobetonový trubní propustek o světlosti 1,30 m u TSS, r.v. 1967, s výškou přesypávky 1,15m. Překonává trvalou vodoteč.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek s vtokovou jímkou a se šikmým čelem na výtoku, dimenze 1,20m dle hydrotechnického výpočtu. Je navržen v podélném spádu 5,00% délky 16,330 m s min. výškou přesypávky 1,695 m.

SO 13-21-01 ŽST Starý Plzenec, propustek v ev. km 338,354

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající propustek s konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Nosná konstrukce je uložena na masivních kamenných opěrách. Propustek se nachází v širé trati. Světlost propustku je 0,85 m. Římsy jsou železobetonové s úhelníkovým zábradlím. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 1,50 m a světlé výšky 1,00 m. Délka propustku je 16,27 m, sklon 1,0%.

SO 13-21-02 ŽST Starý Plzenec, propustek v ev. km 338,949 – zrušení

Ve stávajícím stavu jde o kamenný klenutý propustek o světlosti 1,90 m u žst. Starý Plzenec s kamennou spodní stavbou. Překonává účelovou nebezpečnou komunikaci. Propustek bude bez náhrady zrušen – zazdění a vyplnění.

SO 13-21-03 ŽST Starý Plzenec, propustek v ev. km 339,666

Ve stávajícím stavu jde o kamenný klenutý propustek St. Plzenec přejezd o světlosti 0,95m s kamennou spodní stavbou, r.v. je 1868, s výškou přesypávky 2,40m. Překonává občasnou vodní tok, je jím vedena stávající kanalizace.

Bude přestavěn na ŽB trubní propustek se 2 šachtami dimenze 1,0m dle hydrotechnického výpočtu a požadavků SO 13-50-02 ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,65. Je navržen v podélném spádu 1,00% délky 23,975m s min. výškou přesypávky 0,750m.

SO 14-21-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, propustek v ev. km 340,474

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající kamenný klenbový propustek. Propustek se nachází v širé trati mezi Koterovem a Starým Plzencem. Světlost propustku je 1,86 m. Masivní kamenné opěry jsou pravděpodobně založeny plošně, tloušťka klenby je 50 cm. Propustek převádí trvalou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován. Nový propustek je navržen jako

železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 1,50 m a světlé výšky 1,70 m. Délka propustku je 13,15 m, sklon 5%.

SO 14-21-02 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, propustek v ev. km 340,708

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající propustek s konstrukcí kamenné klenby. Masivní kamenné opěry a šikmá křídla jsou plošně založená. Vysoké poprsní zídky na výtoku částečně kamenná, na vtoku železobetonová jsou opatřeny železobetonovými římsami s ocelovým úhelníkovým zábradlím. Světlost propustku je 1,90 m. Propustek převádí občasnou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová monolitická rámová konstrukce světlé šířky 1,00 m a světlé výšky 2,25 m. Vodoteč křížuje trať pod úhlem cca 61°, proto je propustek v krajních částech navržen jako zalomený. Rozvinutá celková délka v ose propustku je 45,38 m. Podélný sklon na vtoku je na krátkém úseku 13,1%, ve střední části se sníží na 4,64%. Poslední nejdelší úsek má sklon 3% a je doplněn o stupně výšky 46 cm.

SO 14-21-03 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, propustek v ev. km 341,608

V současném stavu je pod jednokolejnou tratí veden stávající kamenný klenbový propustek. Propustek se nachází v širší trati mezi Koterovem a Starým Plzencem. Světlost propustku je 1,86 m, tloušťka klenby je 50 cm. Propustek převádí trvalou vodoteč. Stávající propustek bude zdemolován.

Nový propustek je navržen jako železobetonová prefabrikovaná rámová konstrukce světlé šířky 2,0 m a světlé výšky 1,50 m. Na straně vtoku je pro vyrovnání výškového rozdílu zřízeno spadiště. Délka propustku je 17,55 m, sklon 5%.

SO 52-21-01 Nepomuk-Kasejovice, propustek v km 23,192

Jedná se o výstavbu nového trubního propustku DN 800. Propustek je tvořen železobetonovými troubami DN 800 na obou stranách ukončených šikmými prefabrikáty. Délka propustku je 9,0 m, šikmost 90°, sklon propustku je 2,0 % z levé strany trati na pravou.

SO 52-21-02 Nepomuk-Kasejovice, propustek v ev. km 23,221 – zrušení

Stávající propustek o jednom otvoru, tvořený rourou DN 300, bude zdemolován a nahrazen propustkem SO 52-51-01.

SO 52-21-03 Nepomuk-Kasejovice, propustek v ev. km 23,379

Stávající propustek o jednom otvoru je kolmý pod jednou kolejí a převádí občasnou vodoteč a příkopovou vodu z levé strany trati na pravou. Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennými deskami tl. 250 mm, kamennými opěrami a čely. Z důvodu nevyhovujícího technického stavu propustku kvůli nepřenesení třídy zatížení a nevyhovujícího tvaru bude propustek částečně ubourán a zalit betonem.

Nový propustek je navržen kolmý s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované železobetonové patkové trouby DN 800 se šikmými (svahovými) čely na obou stranách. ŽB trouby patkové se ukládají na průběžný monolitický základ. Délka nového propustku bude 18 m se spádem 2,0 %.

SO 52-21-04 Nepomuk-Kasejovice, propustek v ev. km 23,460 – zrušení

Stávající propustek o jednom otvoru, tvořený rourou DN 300 mm, bude zdemolován a nahrazen propustkem SO 52-51-03.

SO 52-21-05 Nepomuk-Kasejovice, propustek v ev. km 23,643

Stávající propustek o jednom otvoru je kolmý pod jednou kolejí a převádí občasnou vodoteč a příkopovou vodu z levé strany trati na pravou. Stávající nosná konstrukce je tvořena kamennými deskami tl. 250 mm, kamennými opěrami a čely. Z důvodu nevyhovujícího technického stavu propustku kvůli nepřenesení třídy zatížení a nevyhovujícího tvaru bude propustek částečně ubourán a zalit betonem.

Nový propustek je navržen kolmý s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované železobetonové patkové trouby DN 1000 se šikmými (svahovými) čely na obou stranách. Délka nového propustku bude 9,3 m se spádem 2,0 %.

Mostní objekty na komunikacích

SO 04-22-01 Horažďovice předm. - Pačejov, silniční nadjezd v km 297,021 - ochranné sítě

Předmětem tohoto projektu je navrhnout ochranné zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení na silničním nadjezdu km 297,021.

Z důvodu změny polohy kolejí pod nadjezdem a změny kolejové trakce bude provedena demontáž stávajících vodorovných i svislých protidotykových zábran a následně instalaci nových svislých protidotykových zábran.

Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran. Bude zřízeno nové ocelové trubkové zábradlí opatřené protikoročním nátěrem.

Stávající římsy budou v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran ubourány (kompletní odstranění betonu s ponecháním výztuže). V tomto rozsahu budou provedeny nové železobetonové římsy.

Na nadjezd budou osazeny nové odrazné tyče, které budou připevněny z boku nosné konstrukce.

SO 06-22-01 Pačejov - Nepomuk, silniční nadjezd v km 308,730 - ochranné sítě

Předmětem tohoto projektu je navrhnout ochranné zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení na silničním nadjezdu km 308,730.

Z důvodu změny polohy kolejí pod nadjezdem a změny kolejové trakce bude provedena demontáž stávajících vodorovných i svislých protidotykových zábran a následně instalaci nových svislých protidotykových zábran.

Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran. Bude zřízeno nové ocelové trubkové zábradlí opatřené protikoročním nátěrem.

Stávající římsy budou v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran ubourány (kompletní odstranění betonu s ponecháním výztuže). V tomto rozsahu budou provedeny nové železobetonové římsy.

Na nadjezd budou osazeny nové odrazné tyče, které budou připevněny z boku nosné konstrukce.

SO 06-22-02 Pačejov - Nepomuk, silniční nadjezd v km 310,163 - ochranné sítě

Předmětem tohoto projektu je navrhnout ochranné zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení na silničním nadjezdu km 310,163.

Z důvodu změny polohy kolejí pod nadjezdem a změny kolejové trakce bude provedena demontáž stávajících vodorovných i svislých protidotykových zábran a následně instalaci nových svislých protidotykových zábran. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran. Bude zřízeno nové ocelové trubkové zábradlí opatřené protikoročním nátěrem.

Stávající římsy budou v rozsahu cca 1 m od nových protidotykových zábran ubourány (kompletní odstranění betonu s ponecháním výztuže). V tomto rozsahu budou provedeny nové železobetonové římsy.

Na nadjezd budou osazeny nové odrazné tyče, které budou připevněny z boku nosné konstrukce.

SO 06-22-03 Pačejov - Nepomuk, silniční nadjezd v km 311,883 - ochranné sítě

Předmětem tohoto projektu je doplnění ochranného zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení na silničním nadjezdu km 311,883 o spodní plnou část. Poloha stávajících svislých ochranných sítí se

SO 14-22-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, silniční nadjezd v km 342,625 - ochranné sítě

V novém stavu budou na silničním nadjezdu navrženy nové ochranné sítě proti dotyku.

Opěrné a zárubní zdi

SO 06-23-01 Pačejov - Nepomuk, opěrná zeď v ev. km 307,777 - 307,874(P)

Stávající kamenná tížná zeď bude ponechána a sanována. Povrch bude mechanicky očištěn, zbaven zeleně a otryskán vysokotlakým vodním paprskem nebo pískem. Sanace zdiva se provede hloubkovým spárováním. Římsa bude opravena.

SO 08-23-02 Nepomuk - Blovice, opěrná zeď v km 320,040 - 320,111

Nová opěrná zeď zajišťuje svah náspu u nové koleje č. 1 v obci Ždírec. Je navržena jako železobetonová úhlová zeď délky 66,60 m a max. výšky 3,50 m.

SO 12-23-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, opěrná zeď v km 336,390 - 336,572 (L)

Nová opěrná zeď zajišťuje nový rozšířený násep u nové koleje č. 1 ve Štáhlavech. Je navržena jako železobetonová úhlová zeď celkové délky 153,80 m, max. výšky 4,70 m. Zeď je na 2 místech navazuje na mosty v ev. km 336,440 a 336,482.

SO 13-23-01 ŽST Starý Plzenec, opěrná zeď v km 339,830 - 339,930 (L)

Nová opěrná zeď zajišťuje nový rozšířený svah náspu u nové koleje č. 1 ve Starém Plzenci. Je navržena jako železobetonová úhlová zeď délky 84,0 m, max. výšky 4,0 m.

SO 14-23-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, opěrná zeď v km 340,045 - 340,170 (P)

Nová opěrná zeď zajišťuje rozšířený svah náspu u nové koleje č. 2 ve Starém Plzenci. Je navržena jako železobetonová tížná délky 125,0 m, max. výšky 2,3 m.

SO 06-24-01 Pačejov - Nepomuk, zárubní zeď v ev. km 304,785 - 304,809(L)

Stávající kamenná tížná zeď bude ponechána a sanována. Povrch bude mechanicky očištěn, zbaven zeleně a otryskán vysokotlakým vodním paprskem nebo pískem. Sanace zdiva se provede hloubkovým spárováním. Římsa bude opravena.

SO 08-24-01 Nepomuk - Blovice, zárubní zeď v km 316,306 - 316,770 (L)

Nová zárubní zeď v zářezu vlevo u nové koleje č. 1 u obce Srby je navržena jako kombinace zajištění svahu hřebíkováním se železobetonovou obkladní zdí. Maximální výška zdi je 8,0 m, délka zdi 464,0 m.

SO 08-24-02 Nepomuk - Blovice, zárubní zeď v km 316,306 - 316,705 (P)

Nová zárubní zeď v zářezu vpravo u nové koleje č. 2 u obce Srby je navržena jako kombinace zajištění svahu hřebíkováním se železobetonovou obkladní zdí. Maximální výška zdi je 6,30 m, délka zdi 399,0m.

SO 08-24-03 Nepomuk - Blovice, zárubní zeď v km 318,781 - 318,975 (L)

Nová zárubní zeď v zářezu vlevo u nové koleje č. 1 za obcí Srby je navržena jako kombinace zajištění svahu hřebíkováním se železobetonovou obkladní zdí. Maximální výška zdi je 7,30 m, délka zdi 194,0 m.

SO 08-24-04 Nepomuk - Blovice, zárubní zeď v km 324,696 - 324,960 (L)

Nová zárubní zeď v zářezu vlevo u nové koleje č. 1 v Blovicích pod přeložkou komunikace II/117. Je navržena jako zeď z konstrukce z armovaných zemin s lícem z betonových tvarovek délky 264,0m, max. výšky nad terénem 4,0 m.

SO 09-24-01 ŽST Blovice, zárubní zeď v km 325,966 - 326,085 (P)

Nová zárubní zeď v zářezu vpravo u nové koleje č. 4 v Blovicích v ulici Hájecká. Je navržena jako zeď z betonových tvarovek délky 119,0m, max. výšky nad terénem 2,40 m.

SO 10-24-01 Blovice - Nezvěstice, zárubní zeď v km 329,821 - 329,93 (L)

Nová zárubní zeď v zářezu vlevo u nové koleje č. 1 podél rekreační lokality Štěrkovna u obce Zdemyslice. Je navržena jako zeď z betonových tvarovek. Maximální výška zdi je 5,0 m, délka zdi 109,0 m.

SO 10-24-02 Blovice - Nezvěstice, zárubní zeď v km 331,236 - 331,270 (P)

Nová zárubní zeď v zářezu vpravo u nové koleje č. 2 u stávajícího objektu č.p.71. Je navržena jako zeď z betonových tvarovek délky 34,0m, max. výšky nad terénem 4,35 m.

SO 13-24-01 ŽST Starý Plzenec, zárubní zeď v km 339,100 - 339,245 (L)

Nová zárubní zeď v zářezu vlevo u nové koleje č. 1 ve Starém Plzenci a zajišťuje místní komunikaci v ulici Nepomucká. Je navržena jako železobetonová úhlová zeď délky 145,0m, max. výšky nad terénem 3,0 m.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty**SO 04-53-01 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava vedení ČEZ NN v žkm 293,170**

Na jihovýchodní straně přejezdu P1178 vznikne nová parkovací plocha. Na severozápadním rohu nové parkovací plochy bude postavená nová skříň společnosti ČEZ Distribuce, a. s. Nová skříň bude napojena novým kabelovým vedením ze stávajícího stožáru VN – TS společnosti ČEZ Distribuce, a. s.

V rámci stejného SO, kvůli demolici budovy č.p. 92 bude demontovaná patřící připojovací skříň. Zároveň budou demontované stožáry a vedení (nadmenné a podzemní) z nejbližší VN – TS.

SO 04-53-02 Horažďovice předm. - Pačejov, přípojka ČEZ NN zast. Horažďovická Lhota

Na jižní straně železničního mostu přes komunikaci z Horažďovické Lhoty k Novému Boru vznikne nová železniční zastávka. Nová skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. bude umístěna na severní straně jižního nástupiště. Nová skříň bude napojena novým kabelovým vedením ze stávající skříně, která se nachází u budovy s č.p. 38 v Horažďovické Lhotě. Stávající trasa bude posunuta, aby nezasahovala do komunikace.

SO 06-53-01 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v žkm 304,408

Východně od autobusové zastávky Kovčín kvůli rekonstrukci kolejí a výstavbě nového mostu přes místní komunikaci a potok dojde ke kolizi s nadzemním vedením společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Nová trasa je navržena severně od mostu. U nejbližšího západního stožáru je navržen přechod z nadzemního na podzemní vedení. Dále trasa pokračuje pod kolejemi, kolmo na ně, a na nejbližším východním stožáru je navržen přechod z podzemního na nadzemní vedení.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

SO 06-53-02 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v žkm 304,813

Na západní straně železničního přejezdu P1180 vznikne nová skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. která bude umístěna u železničního nasypu. Nová skříň společnosti bude napojena ze stávající skříně, která se nachází na východní straně rekonstruované trati.

SO 06-53-03 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v žkm 306,295

V obci Nekvasovy, severně od žel. trati je souběžná komunikace č. 2046. Stávající skříň, stožáry a vedení společnosti ČEZ Distribuce, a.s. budou demontovány kvůli výstavbě nové komunikace.

SO 06-53-04 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v žkm 306,945

U zastávky Nekvasovy, na východní straně kolejí, budou stávající skříně společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuté mimo stavbu. Nová skříň bude umístěna na kraji nové zastávky. Nové skříně budou napojeny na stávající sloup společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

SO 06-53-05 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN v žkm 309,810

U zastávky Mileč, budou stávající skříň a stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. přesunuty mimo stavbu. Nová skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. bude umístěna na nové zastávce a bude napojena z přemístěné skříň v jižní části rekonstruované koleje.

SO 07-53-01 ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Rožmitálská ul. východ

V obci Nepomuk, v ulici Rožmitálská, východně od trati budou stávající skříň a sloup NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuty mimo novou komunikaci.

Nová nadzemní trasa bude na západní straně nově upravené křižovatky.

SO 07-53-02 ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Rožmitálská ul. západ

V obci Nepomuk, v ulici Rožmitálská, západně od trati bude stávající stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunut mimo novou komunikaci. Nová trasa bude napojena ve stávajícím sloupu společnosti a povede přes nový stožár do stávajícího sloupu společnosti.

SO 07-53-03 ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ NN Blatenská ul.

V obci Nepomuk, v ulici Blatenská, u budovy č. p. 316 bude stávající stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. kvůli úpravám místní komunikace posunut mimo stavbu.

SO 08-53-01 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 317,257

V obci Srby u zastávky, budou kvůli rekonstrukci tratě a rozšíření železničního náspu stávající skříň a stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuty mimo stavbu.

SO 08-53-02 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 320,117

V obci Myt, u přechodu pro pěší P1187, je kvůli rozšíření železničního náspu potřeba trasu společnosti ČEZ Distribuce, a.s. zahлубit a ochránit. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-53-03 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 320,684

V obci Ždírec, severně od zastávky Ždírec u Plzně, kvůli rozšíření železničního náspu stavebním úpravám na místní komunikaci bude potřeba stávající vedení společnosti ČEZ Distribuce, a.s. zahлубit a ochránit. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-53-04 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 322,503

U železničního přejezdu P1188 kvůli rozšíření železničního náspu a stavebním úpravám na místní komunikaci bude nová trasa společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuta o 2 metry severně. Vedení pod

kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-53-05 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 323,266

U železničního přejezdu P1189 kvůli rozšíření železničního náspu a stavební úpravám na místní komunikaci bude nova trasa společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuta severně od stávající. Navržená trasa je kolmá na trať. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-53-06 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 324,750 – 325,050

V obci Blovice, podél ulice Nad Tratí vedle Winal Plzeň s.r.o. kvůli rozšíření železniční trati dojde i k úpravám na místní komunikaci. Z toho důvodů je potřeba posunout stávající stožáry a skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. mimo komunikaci. Navržené pozice se nachází o 8 m západně od stávajících pozic.

SO 08-53-07 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 316,900

V obci Srby, u budovy s č. p. 83 dojde k úpravám místní komunikace a bude potřeba společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunout mimo stavbu. Stávající vedení bude přepojeno z demontovaného stožáru na nový stožár.

SO 08-53-08 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN pro zast. Srby

Na kraji nové zastávky bude nová skříň společnosti ČEZ Distribuce. Nová skříň bude napojená ze stávající nejbližší skříň.

SO 08-53-09 Nepomuk – Blovice, úprava vedení ČEZ NN pro zast. Ždírec u Plzně

V obci Ždírec, severně od železniční zastávky, kvůli rozšíření železničního náspu stavebním úpravám na místní komunikaci bude potřeba stávající vedení společnosti ČEZ Distribuce, a.s. zahloubit a ochránit. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-53-10 Nepomuk – Blovice, přeložka přípojky strážního domku Srby 33

V obci Srby, kvůli rozšíření železničního násypu bude potřeba stávající stožáry ČEZ Distribuce, a.s. posunout mimo stavbu, a zároveň bude potřeba upravit část vedení která je v kolizi s tratí.

Část trasy, která je pod tratí je navržena kolmo na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 09-53-01 ŽST Blovice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 325,055

V obci Blovice, na křižovatce Raušarovy sady x Husova, kvůli rekonstrukci silnice a stavebním úpravám budou stávající stožáry a stávající skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuty mimo komunikaci. V místech, kde se trasa bude nacházet pod kolejemi a v silnici, vedení bude ochráněno a zahlobeno na odpovídající hloubku.

SO 10-53-01 Blovice – Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 328,580 - 328,650

Severně od železničního přejezdu P1192, kvůli rozšíření železničního násypu, budou stávající stožáry společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunuty západně od stávajících pozici, aby byly umístěny mimo stavbu.

SO 10-53-02 Blovice – Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 329,060 - 329,350

Severně od obce Zdemyslice, u přejezdu P1194, kvůli rozšíření železničního násypu dojde ke kolizi s trasou společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Na jižní části přeložky bude potřeba trasu umístit do železničního spodku. V daném místě je trasa navržena kolmo na koleje. Navržená trasa dále pokračuje jako nadzemní na sever na stožár, který jsou posunuty mimo železniční nasyp. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 10-53-03 Blovice – Nezvěstice, přípojka NN pro zast. Zdemyslice

Jižně od železničního přejezdu P1192 bude stávající skříň společnosti ČEZ Distribuce, a.s. demontovaná a posunutá do nové pozice.

SO 11-53-01 ŽST Nezvěstice, úprava vedení ČEZ NN v žkm 332,263

V obci Nezvěstice, kvůli úpravám železničního mostu nad Olešenským potokem dojde i k úpravám na místní komunikaci. Z tohoto důvodu bude potřeba stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunout do nové pozice mimo stavbu.

SO 12-53-01 Nezvěstice – Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v žkm 335,985 - 336,135 (L)

V obci Štáhlavy, v ulici Na Řežábu, bude stávající budova č.p. 234 zrušena. Vzhledem k demolici budovy, je třeba zrušit i všechny přípojky NN ČEZ, které k té budově jsou dnes připojené. Všechna vzdušná vedení budou zrušena bez náhrady a uvnitř budovy budou zařízení ČEZ též zrušeny.

Také na ulici Nezvěstická naproti budově č. 612 bude sloup společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunut.

SO 13-53-01 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v žkm 338,980(P)

V obci Starý Plzenec, západně od garáží v ulici Nádražní bude, kvůli úpravám na místní komunikaci potřeba stožár společnosti ČEZ Distribuce, a.s. přemístit do nové pozice.

SO 13-53-03 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v žkm 338,800(L)

V obci Starý Plzenec, v ulici Podskalí dojde k úpravě místní komunikace a ke kolizi se stožárem společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Navržen je posun stožáru mimo komunikaci.

SO 13-53-04 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v žkm 339,080(L)

V obci Starý Plzenec, v ulici Nepomucká bude zdemolována budova p. č. st. 264/2 a je možné zrušit všechny přípojky společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

SO 13-53-05 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ NN v žkm 339,320 (P)

V obci Starý Plzenec, v ulici Nádražní kvůli rekonstrukci silnice bude stávající trasa společnosti ČEZ Distribuce, a.s. demontovaná a nová trasa bude posunuta a povede kolmo pod silnici.

SO 14-53-01 Starý Plzenec – Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v žkm 339,882-339,960(L)

V obci Starý Plzenec, severně od ulice Dvořákova č.p. 553 kvůli stavebním úpravám dojde ke kolizi s trasou společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Navržen je posun stávajících stožárů mimo stavbu.

SO 14-53-02 Starý Plzenec – Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v žkm 340,028

V obci Starý Plzenec, na úseku silnice č. 180 mezi ulicemi Štěnovická a Luční, kvůli stavebním úpravám dojde ke kolizi s trasou ČEZ Distribuce, a.s. navržen je posun stožáru mimo komunikaci, a posun podzemní trasy do nového chodníku. V místech, kde trasa bude v komunikaci, bude trasa ochráněna a zahloubená do odpovídající hloubky.

SO 14-53-03 Starý Plzenec – Plzeň-Koterov, úprava vedení ČEZ NN v km 340,090

V obci Starý Plzenec, na úseku silnice č. 180 mezi ulicemi Štěnovická a Bezručova, kvůli stavebním úpravám dojde ke kolizi s trasou ČEZ Distribuce, a.s. navržen je posun stožáru mimo komunikaci, a posun nadzemní trasy k novému stožáru.

SO 06-54-01 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v žkm 306,755

Jižně od zastávky Nekvasovy, kde železnici protíná VN vedení bude stávající stožár VN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunut mimo stavbu. Kabelové vedení VN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. bude přepojeno z demontovaného stožáru na nový stožár a mezi novým stožárem a stávajícím stožárem severovýchodním směrem bude nataženo nové nadzemní kabelové vedení.

SO 06-54-02 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v žkm 312,550

U obce Třebčice, východně od Myslívského potoku bude stávající stožár VN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. posunut mimo stavbu. Kabelové vedení VN bude přepojeno z demontovaného stožáru na nový stožár a mezi novým stožárem a stávajícím stožárem jihozápadním směrem bude nataženo nové nadzemní kabelové vedení.

SO 07-54-01 ŽST Nepomuk, úprava vedení ČEZ VN v žkm 313,040

Jihovýchodně od areálu PRIMAGAS, kvůli rozšíření železničního násypu dojde ke kolizi se stožárem VN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Navržen je posun stožáru mimo stavbu. Kabelové vedení VN bude přepojeno z demontovaného stožáru na nový stožár a mezi novým stožárem a stávajícím stožárem bude nataženo nové kabelové vedení západním směrem.

SO 09-54-01 ŽST Blovice, úprava vedení ČEZ VN v žkm 325,278

Jižně od žst. Blovice, kvůli stavebním úpravám na žel. trati bude potřeba trasu ochránit a zahloubit. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m

s obou stran násypu. Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 11-54-01 ŽST Nezvěstice, úprava vedení ČEZ VN v žkm 333,410

Severně od obce Nezvěstice, kvůli rekonstrukci tratě dojde ke kolizi s trasou VN společností ČEZ Distribuce, a.s. Navržen je posun stožáru mimo stavbu. Kabelové vedení VN bude přepojeno z demontovaného stožáru na nový stožár a mezi novým stožárem a stávajícím stožárem bude nataženo nové kabelové vedení západním směrem.

SO 12-54-02 Nezvěstice – Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 337,036

Jihozápadně od hřbitova v obci Štáhlavy dojde ke kolizi s vedením společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Navržen je posun stávajícího stožáru mimo stavbu.

SO 13-54-01 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 339,081

Stožár na východní straně trati je kvůli rozšíření tělesa zpevněné plochy třeba vyměnit.

SO 13-54-02 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení ČEZ VN v km 339,397

V obci Starý Plzenec, vznikne nový podchod a kvůli tomu dojde ke kolizi s vedením VN ČEZ Distribuce, a.s. navržen je posun trasy mimo podchod. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 02-55-01 Střelské Hoštice – Horažďovice předm., úprava vedení CETIN v žkm 288,703

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám jihozápadně od žst. Horažďovice předm. u železničního mostu nad silnicí č. 139 je navržená nová trasa společnosti CETIN a.s. která je o 2,5 m severně od stávající trasy. Trasa je navržená kolmo na koleje. Přeložka bude začínat v jihozápadní části a končit v severovýchodní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 04-55-01 Horažďovice předm – Pačejov, úprava vedení CETIN v žkm 293,200

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám, jižně od přejezdu P1178 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržená podél severní strany násypu a po 200 m pokračuje kolmo na trať. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran násypu. Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 04-55-02 Horažďovice předm – Pačejov, úprava vedení CETIN v žkm 295,050

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám, na jižní straně železničního mostu přes komunikaci z Horažďovické Lhoty k Novému Boru dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Navržená trasa je o 2 m severněji od stávající trasy. Trasa je navržena tak aby byla kolmo na trať a komunikaci na západní straně trati.

Vedení pod komunikací a kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m z obou stran žel. násypu a 0,5 – 1 m z obou stran komunikace.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 04-55-03 Horažďovice předm – Pačejov, úprava vedení CETIN v žkm 299,450

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám, na komunikaci z Pačejova k Pačejov-nádraží, u silničního mostu přes žel. trať bude trasa společnosti CETIN a.s. narovnaná. Z toho důvodu je potřeba trasu zahloubit, ochránit a vést jí kolmo pod kolejemi. Přeložka bude začínat v jižní části a končit v severní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu. Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi. V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 06-55-01 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 302,880,

Kvůli rekonstrukci trati a mostu na komunikaci z Olšan do Milčic dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena o 6 m severněji od stávající trasy a kolmo na koleje. Přeložka bude začínat v západní části a končit ve východní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojkované na stávající kabelové vedení.

SO 06-55-02 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 309,900

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám severně od žst. Mileč bude trasa společnosti CETIN a.s. Z toho důvodu je potřeba trasu zahлубit, ochránit a vést jí kolmo pod kolejemi. Přeložka bude začínat v jihozápadní části a končit v severovýchodní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 06-55-03 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 310,700

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám, jižně od žel. mostu na komunikaci z obce Mileč do obce Želvice bude trasa společnosti CETIN a.s. Z toho důvodu je potřeba trasu zahлубit, ochránit a vést jí kolmo pod kolejemi. Přeložka bude začínat v západní části a končit ve východní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 06-55-04 Pačejov – Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 312,200

Kvůli rekonstrukci trati a stavebním úpravám, jižně od silničního mostu na komunikaci E49, bude nová trasa společnosti CETIN a.s. narovnaná. Z toho důvodu je potřeba trasu zahлубit, ochránit a vést jí kolmo pod kolejemi. Přeložka bude začínat v západní části a končit ve východní části upravované železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 07-55-01 ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 313,300

V obci Nepomuk, kvůli stavebním úpravám jižně od ulice Tojická dojde ke kolizi s vedení společnosti CETIN a.s. jelikož dojde ke kolizi s neprovozovanými sítěmi tak je navrženo jejich ukončení na hranici stavby.

SO 07-55-02 ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 313,380

Kvůli rozšíření drážního nasypu a stavebním úpravám v ulici Tojická dojde ke kolizi s trasou společnosti CETIN a.s. trasa je navržena do chodníku a kolmo na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 07-55-03 ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN Rožmitálská ul.

Kvůli stavebním úpravám na křižovatce Rožmitálská x U tratí dojde ke kolizi s vedením CETIN a.s. Navržená trasa bude kolmo na komunikaci a posunuta do chodníku.

Část trasy, která se nachází v komunikaci bude ochráněná a zahloubená na odpovídající hloubku.

SO 07-55-04 ŽST Nepomuk, úprava vedení CETIN v žkm 314,406

V ulici Nad Huťákem bude zrekonstruován železniční most. Kvůli rozšíření nasypu dojde ke kolizi s vedením CETIN a.s. Navržen je protlak kolmo na trať jižně od stávající trasy. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-55-01 Nepomuk – Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 317,040

V obci Srby, u budovy s č. p. 83 dojde k úpravám místní komunikace a ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. nová trasa je navržena podél komunikace, mimo nasyp. V místech, kde vedení bude v komunikaci, vedení bude ochráněno a uloženo do odpovídající hloubky.

SO 08-55-02 Nepomuk – Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 320,465

Kvůli rozšíření železničního nasypu, v obci Ždírec, severovýchodně od budovy č. 58 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena kolmo na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojované na stávající kabelové vedení.

SO 08-55-03 Nepomuk – Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 323,313

Kvůli rozšíření železničního nasypu, severně od železničního přejezdu P1189 dojde ke kolizi s vedením trasa společnosti CETIN a.s. navržena trasa je jižně od stávající a je kolmá na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

SO 08-55-04 Nepomuk – Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 324,163

Kvůli rozšíření železničního nasypu, jižně od železničního přejezdu P1190 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. nová trasa je navržena severně od stávající. Nová trasa bude kolmo na koleje. Vedení pod koleji bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran železničního násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod koleji.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

Nová trasa společnosti CETIN a.s. bude posunuta kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám. Z toho důvodu je potřeba trasu zahлубit, ochránit a vést jí kolmo pod železnici. Přeložka bude začínat v západní části a končit ve východní části železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

SO 08-55-05 Nepomuk – Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 324,653

Kvůli rozšíření železničního nasypu, v obci Blovice na jihovýchodně od Fotovoltaické elektrárny dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. křížení s koleji je navrženo jižněji než je stávající trasa. Trasa je navržena kolmo na koleje. Vedení pod koleji bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran železničního násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod koleji.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 09-55-01 ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 325,029

Jižně od železničního přejezdu P1191 dube nová trasa společnosti CETIN a.s. posunuta kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám. Vedení pod koleji bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran železničního násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod koleji.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Stávající kabelové vedení bude přerušeno na dvou místech před a za železniční tratí, kde budou nové části kabelu naspojovány na stávající kabelové vedení.

SO 09-55-02 ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 325,055

Na východ od železničního přejezdu P1191 u křižovatky Husova X Sýkorova bude stávající trasa společnosti CETIN a.s. demontovaná kvůli rušení přípojky.

SO 09-55-03 ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 325,667

Kvůli rekonstrukci železniční tratě jižně od křížení silnice Setecká a železnice dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. nová trasa je navržena podél nového železničního násypu.

SO 09-55-04 ŽST Blovice, úprava vedení CETIN v žkm 325,790

Kvůli rozšíření železničního nasypu dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. severně od křížení žel. trati s ulicí Setecká. Nová trasa je navržena severně od stávající. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 09-55-05 ŽST Blovice, úprava vedení Radynet v žkm 325,058

Kvůli rozšíření železničního nasypu a úpravám na místní komunikaci, u železničního přejezdu P1191 dojde ke kolizi s vedením společnosti Radynet s.r.o. Nová trasa je navržena kolmo na komunikaci a na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 10-55-01 Blovice – Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 327,967

Kvůli rozšíření železničního nasypu a úpravám na místní komunikaci, jižně od hřbitova Zdemyslice dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena v chodníku komunikace.

SO 10-55-02 Blovice – Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 328,595

Kvůli rozšíření železničního nasypu a úpravám na místní komunikaci jižně od železničního přejezdu P1192 dojde ke kolizi s vedením CETIN a.s. Nová trasa je navržena kolmo na komunikaci a na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 11-55-01 ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 331,449

Kvůli rozšíření železničního nasypu a úpravám na místní komunikaci u přejezdu P1197 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena kolmo na koleje. Nová trasa je navržena kolmo na komunikaci a na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 11-55-02 ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 332,261

Kvůli rekonstrukci žel. mostu a úpravám na místní komunikaci na komunikaci jižně od silnice č.19 u přejezdu P1197 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa bude v stávající pozici, a bude zahloubená a ochráněna.

SO 11-55-03 ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 332,310

Kvůli rekonstrukci žel. mostu a úpravám na silnici č.19, v obci Olešná dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. navržen je protlak jižně od stávající trasy. Nová trasa je navržená kolmo na komunikaci a na koleje. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 11-55-04 ŽST Nezvěstice, úprava vedení Radynet v žkm 332,323

V obci Olešná u křižovatky silnice č.19 a železničního mostu bude nová trasa společnosti Radynet s.r.o., posunuta kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám. Z toho důvodu je potřeba trasu zahлубit, ochránit a vést jí kolmo pod železnici. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 11-55-05 ŽST Nezvěstice, úprava vedení CETIN v žkm 332,443

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám na severu obce Olešná u křižovatky silnice č.19 dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena kolmo na koleje. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 12-55-01 Nezvěstice – Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v žkm 335,985 - 336,202 (L)

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám v obci Štáhlavy na křižovatce Švehlova X Na Řežábu dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. nová trasa je navržena v novém chodníku. V místech, kde se bude trasa nacházet ve vozovce nebo pod kolejiemi, trasa bude ochráněná a uložena do odpovídající hloubky.

SO 12-55-02 Nezvěstice – Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v žkm 336,065 - 336,185(P)

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám v obci Štáhlavy na křižovatce silnic Masarykova X Smetanova dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. V místech, kde se trasa bude nacházet v komunikaci, vedení bude ochráněno a zahлубeno do odpovídající hloubky.

SO 13-55-01 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v žkm 338,774

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám v obci Starý Plzenec v ulici Kollárova dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. nová trasa je navržena jižněji od stávající. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 13-55-02 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v žkm 338,978(P)

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám v obci Starý Plzenec, jihozápadně od ulice Nádražní dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. V místech, kde se trasa bude nacházet v komunikaci, vedení bude ochráněno a zahloubeno do odpovídající hloubky.

SO 13-55-03 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení MRAKNET v žkm 339,817

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám v obci Starý Plzenec dojde ke kolizi s vedením společnosti Mraknet s.r.o. Nová trasa je navržena východněji od stávající a kolmo na koleje. Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. náspy.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro trati v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 13-55-04 ŽST Starý Plzenec, úprava vedení CETIN v žkm 339,850

V obci Starý Plzenec na jih od ulice Žižkova u budovy č. 50 bude nová trasa společnosti CETIN a.s. posunuta kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním úpravám. Z toho důvodu je potřeba trasu zahloubit, ochránit a vést jí kolmo pod železnici. Přeložka bude začínat v severní části a končit v jižní části železnice. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

SO 14-55-01 Starý Plzenec – Plzeň-Koterov, úprava vedení CETIN v žkm 340,015

Kvůli rekonstrukci železnice a novým stavebním v obci Starý Plzenec na silnici č. 180 v úseku od ulice Štěnovická do ulice Luční dojde ke kolizi s vedením společnosti CETIN a.s. Nová trasa je navržena v severním chodníku. V místech, kde trasa bude ve vozovce, vedení bude ochráněno a zahloubeno do odpovídající hloubky.

SO 07-56-01 ŽST Nepomuk, VO na přeložce III/19114

Nove stožáry VO budou vystavěny podél nové silnice. Stožáry č. N00001 až č. N00018 budou situovány v zeleni mimo nový chodník. Stožáry VO č. N00001 až č. N00014 budou situované po levé straně nového chodníku v úseku od ulice Blatenská k zastávky BUS Dvorec, mlékárna. Bude potřeba vystavět i nové sloupy. Stožáry č. N00001 a č. N00003 budou umístěny na stávající sloupy ČEZ Distribuce, a.s.

Sadové stožáry VO č. N00015 až č. N00018 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² a budou napojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² z nové trasy VO.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00014 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícím stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštín do nové skříňe, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 07-56-02 ŽST Nepomuk, úprava VO v ulici Rožmitálská, východ

Kvůli rekonstrukci železnice a místní komunikace, dojde východně od železnice v ulici Rožmitálská v obci Nepomuk ke kolizi s místním vedením VO. Stávající stožáry VO budou posunuty do nových pozic mimo komunikaci. V místech kde trasa VO bude v komunikaci, vedení bude ochráněno a uloženo do odpovídající hloubky.

SO 07-56-03 ŽST Nepomuk, úprava VO v ulici Rožmitálská, západ

Kvůli rekonstrukci železnice a místní komunikace, dojde západně od železnice v ulici Rožmitálská v obci Nepomuk ke kolizi s místním vedením VO. Stožáry, jeden na severní straně a jeden na jižní straně ulice, budou posunuty mimo upravenou komunikaci.

SO 08-56-01 Nepomuk – Blovice, Srby, VO na místní komunikaci k zastávce

V obci Srby vznikne nová komunikace z žst. Srby. Stožáry N00005 až N0009 budou napojeny ze stožáru N0004. Stožáry budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² a budou napojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² z nové trasy VO.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 08-56-02 Nepomuk – Blovice, Srby, úprava VO na přeložce III/11745

V obci Srby na křižovatce vedle budovy č. p. 104 budou stávající sloupy VO přesunuty mimo rekonstruovanou silnici.

Nova trasa VO bude posunuta kvůli rekonstrukci silnice. Přeložka povede z nového sloupu VO a povede směrem na sever podél silnice a končit bude v novém sloupu VO.

SO 08-56-03 Nepomuk – Blovice, Myt', VO v podchodu

U přechodu pro pěší P1187 v obci Myt' budou nové stožáry VO postaveny podél nového podchodu. Stožáry č. N00001 až č. N00003 budou situovány ve zdech.

Sadové stožáry VO č. N00001 až č. N00003 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² a budou napojené novým kabelem typu CYKY 4Jx10 mm² z nové trasy VO.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabelem typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 08-56-04 Nepomuk – Blovice, Ždírec, úprava VO na průtahu III/11745

V obci Ždírec, kde železniční most protíná silnici, severozápadně kde se silnice tvoří Y křižovatkou budou nové stožáry VO postaveny podél komunikace. Stožáry č. N00001 a č. N00002 budou situovány po pravé straně nového chodníku podél silnice.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00002 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícím stožáru společnosti ČEZ stojícím na silnici 11745. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštin do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabelem typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 08-56-05 Nepomuk – Blovice, Blovice, VO v ulici Nad Tratí

V obci Blovice podél ulice Nad Tratí, vedle Winal Plzeň s.r.o. budou nové stožáry VO postaveny podél rekonstruované komunikace. Stožáry č. N00001 až N00012 budou situovány na kraji nového chodníku.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00012 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícího stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštín do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Pro nové vetknuté stožáry VO č. N00001 – N00012 budou použity silniční stožáry s LED svítidly.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 09-56-01 ŽST Blovice, úprava VO v ulici Husova

Východně od železničního přejezdu P1191, v ulici Husová bude upravená křižovatka s ulicí Šýkorova. V křižovatce vznikne ostrov, v kterém bude umístěn stožár VO.

SO 11-56-01 ŽST Nezvěstice úprava VO na průtahu III/1774

Nové stožáry VO budou postaveny před a za rekonstruovaným podjezdem. Stožáry č. N00001 a č. N00002 budou situovány na stopě podjezdu v úseku silnice III/1774.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00002 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² z nového stožáru společnosti ČEZ stojícím na vjezdu do podjezdu. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštín do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 11-56-02 ŽST Nezvěstice úprava VO na průtahu I/19

V obci Olešná, kvůli rekonstrukci železnice a železničního mostu na komunikaci č. I/19 dojde ke kolizi s VO. Nová trasa VO je navržena protlakem pod železničním násypem. Trasa je navržena kolmo na koleje, a bude ochráněná a zahloubená do odpovídající hloubky. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 11-56-03 ŽST Nezvěstice úprava VO v žkm 332,398

Kvůli rekonstrukci železničního mostu, v obci Olešná, jižně od komunikace č. I/19 bude trasa VO ochráněná a zahloubená do odpovídající hloubky. Z každé strany podjezdu vznikne nový stožár VO, N0001a N0002.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00002 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajících stožárů společnosti ČEZ stojící na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštin do nové skříňe, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 12-56-01 Nezvěstice – Starý Plzenec, Štáhlavy, VO na místní komunikaci k zastávce

Kvůli rekonstrukci trati a rozšíření žel. násypu u přejezdu P1199 bude nova trasa VO posunuta o 2 m severněji. Nová trasa je navržena jižně od stávající, protlakem pod žel. násypem.

Vedení pod kolejemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran žel. násypu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro tratí v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

SO 12-56-02 Nezvěstice – Starý Plzenec, Štáhlavy, úprava VO na průtahu II/183

Kvůli rekonstrukci železnice a úpravám na místní komunikaci v obci Štáhlavy severně od přejezdu P1200 v ulici Na Řežábu dojde ke kolizi s místním VO.

Navržen je posun stožáru mimo komunikaci. V místech, kde vedení bude v komunikaci, vedení bude ochráněno a zahlobeno do dopovídající hloubky. Nová trasa bude stejného typu a průřezu jako stávající na které se napojuje.

SO 12-56-03 Nezvěstice – Starý Plzenec, Štáhlavy, úprava VO v ulici Radyňská

V obci Štáhlavy, v ulici Radyňská dojde k rekonstrukci komunikace a bude potřeba posunout stávající stožáry VO. Stožáry č. N00001 až č. N00003 budou situovány na okraj nového chodníku. Stožáry VO č. N00001 až č. N00003 budou situované po pravé straně nového chodníku.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00003 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícího stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleští do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 12-56-04 Nezvěstice – Starý Plzenec, Štáhlavy, VO v podchodu

V obci Štáhlavy, u hřbitova vznikne nový pěší podchod. Vedení pro osvětlení podchodu bude napojené ze skříně u budovy s č.p. 318 v ulici Komenského. Trasa je navržená ve východním chodníku v ulici Komenského a ve východním chodníku v ulici kolem hřbitova.

Nové stožáry budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze zmíněné skříně v ulici Komenského.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhuťněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 13-56-01 ŽST Starý Plzenec, VO na nové místní komunikaci

V obci Starý Plzenec, vznikne nová komunikace mezi křižovatkou ulic Dr. Beneše X Mikoláše Alše u budovy č. 678 na východ k ulici Nádražní. Na jižní straně komunikace jsou navrženy stožáry VO. Stožáry č. N00001 až č. N00017 budou situovány na kraji nového chodníku. Stožáry VO č. N00001 až č. N00013 budou situované po pravé straně nového chodníku v úseku od ulice Kollárova k ulici Podskalí. Bude potřeba vystavět i nové sloupy. Stožáry VO č. N00014 až č. N00017 budou situované po pravé straně nové silnice na sever podél rekonstrukce železnice. Bude potřeba vystavět i nové sloupy. Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00018 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícího stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštín do nové skříňe, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Číslo stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhuťněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 13-56-03 ŽST Starý Plzenec, VO na místní komunikaci

V obci Starý Plzenec na ulici Žižkova jižně od budovy č. 50 budou nové stožáry VO podél přístupu k novému nástupišti. Stožáry č. N00001 až č. N00004 budou situovány na krajích nového chodníku. Stožáry VO č. N00001 až č. N00004 budou situované po levé straně nového chodníku v úseku ulice Žižkova na jih u podchodu. Vedení pod kolejiemi bude ochráněno a v odpovídající hloubce. Chráničky budou s přesahem 2 m s obou stran železnice.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro trati v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejiemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00004 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojeny novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícím stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštin do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 13-56-04 ŽST Starý Plzenec, VO v podchodu v ul. Kollárova

V obci Starý Plzenec na ulici Kollárova budou nové stožáry VO podél přístupu k novému podchodu. Stožáry č. N00001 až č. N00008 budou situovány na krajích nového podchodu. Stožáry VO č. N00001 až č. N00008 budou situovány po levé straně nového podchodu.

Při křížení železniční trati přeložení kabelového vedení bude provedeno bezvýkopovou technologií, tedy protlakem pro trati v odpovídající hloubce, tedy cca min. 2,5 m pod kolejemi.

V trase budou uloženy dvě chráničky DN 200, jedna bude využita pro vedení přeloženého kabelového vedení a druhá bude použita jako rezerva, její konce budou hermeticky uzavřeny a konce chrániček budou geodeticky zaměřeny k možnému budoucímu využití.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00008 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojeny novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajícího stožáru společnosti ČEZ stojícím na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštin do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve

vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

SO 14-56-01 Starý Plzenec – Plzeň-Koterov, Starý Plzenec, úprava a doplnění VO na místních komunikacích

V obci Starý Plzenec, v ulici Bezručova u pomníku budou nové stožáry VO postaveny podél přístupu k novému nástupišti. Stožáry č. N00001 až č. N00004 budou situovány na krajích nového chodníku. Stožáry VO č. N00001 a č. N000002 budou situované po levé straně nového chodníku v úseku ulice Krátká. Stožáry VO č. N00003 a č. N000004 budou situované po levé straně nového chodníku v úseku křižovatky ulic Štěnovická x Bezručova. Stožár VO č. N00003 bude mít dvě svítidla a také bude umístěn na nový stožár ČEZ.

Silniční stožáry VO č. N00001 a č. N00004 budou propojené novým kabelem typu CYKY 4Jx16 mm² a budou napojené novými kabely typu CYKY 4Jx16 mm² ze stávajících stožárů společnosti ČEZ stojících na ulici Blatenská. Z vrchního vedení společnosti ČEZ bude proveden svod pomocí kleštín do nové skříně, kde budou osazené nové pojistky o velikosti 100 A, pokud správci VO nebo ČEZ nebude určeno jinak.

Přesné parametry stožárů, případně výložníků a svítidel budou upřesněny světelně technickým výpočtem. Světelný výpočet nebyl zpracován.

Ve všech stožárech bude osazena standardní elektro-výzbroj 1,5–35 se skleněnými pojistkami jednotlivých svítidel o $I_n = 6$ A. Propojení svítidel a pojistek VO bude provedeno kabely typu CYKY 3Jx1,5 mm² vedenými volně uvnitř stožárů.

Přesné umístění základů stožárů a kabelů musí být přizpůsobeno podzemním inženýrským sítím a jejich ochranným pásmům. Nové stožáry budou vetknuty do nového, typového, betonového, pouzdrového základu.

Všechny nové stožáry VO budou označeny typovými štítky s evidenčními čísly správce VO. Čísla stožárů určí správce VO. Nové stožáry budou splňovat barevnost dle požadavku správce. Standardizované kovové prvky na veřejných prostranstvích v zahradním a modernistickém městě by měly být opatřeny povrchovou úpravou v barvě tmavě šedé RAL 7021.

Výkopy v chodníku a ve volném terénu budou rozměrů 0,35 x 0,6 m (min. krytí kabelů 0,5 m). Kabely budou ve výkopech uloženy v chráničkách DN 50, shora zakryty výstražnou fólií a zasypány původní zeminou výkopů, která bude zhutněna před definitivní úpravou povrchu terénů. Kabel ve vjezdu a v silnici bude uložen v obetonované chráničce DN 110 ve výkopu rozměru 50 x 120 cm (min. krytí kabelů 100 cm). Chránička bude vyvedena min. 0,5 m do terénu mimo vjezd a po zatažení kabelu bude zapěněna polyuretanovou hmotou.

D.2.1.6 Potrubní vedení

Kanalizace

SO 04-50-01 Horažďovice předm. - Pačejov, překládka kanalizace v km 291,46

Jde o křížení trubního odvodňovacího kanálu pod železnicí v KÚ Horažďovice. Kanál je napojen na vodní plochu "Velký Babín". Stávající trasa je v kolizi s mostem.

Trasa nově navrhované přeložky délky 69 m, bude vedena pod mostem „SO 04-20-01 - Horažďovice předm.-Pačejov, most v ev. km 291,486“. Překládka bude ze ŽB trub DN 1200 mm. Na začátek a konec překládky, jakož i na lomy po trase bude umístěno celkem 4 revizní ŽB šachty DN 1500. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad povrchem upraveného terénu. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 04-50-02 Horažďovice předm. - Pačejov, ochrana stávajícího trubního vedení v km 298,62

Jde o křížení trubního odvodňovacího kanálu pod železnicí v KÚ Pačejov.

Předmětem řešení je ochrana, resp. úprava stávajícího potrubí v dotyku se spodní stavbou železnice, v délce 34 m.

SO 04-50-03 Horažďovice předm. - Pačejov, ochrana stávajícího trubního vedení v km 298,96

Jde o křížení trubního odvodňovacího kanálu pod železnicí v KÚ Pačejov.

Předmětem řešení je ochrana, resp. úprava stávajícího potrubí v dotyku se spodní stavbou železnice, v délce 40 m.

SO 04-50-04 Horažďovice předm. - Pačejov, dešťová kanalizace v km 295,085

Jde o odvodnění zast. Horažďovická Lhota, o dešťovou kanalizaci. Pod mostem SO 04-20-05 se zaústí voda do horských vpustí, odtud do kanalizace DN400 a následně do otevřeného příkopu podél komunikace. Příkop bude následně zaústěn vtokovým objektem do kanalizačního potrubí, které bude vyústěno do stávající vodoteče.

Potrubí je navrženo pod mostem DN400 délky 49m. Na tomto potrubí jsou umístěny 3 šachty, resp. 2 horské vpusty. Následně výtokovým objektem se voda převede do příkopu délky 98m. Příkop bude vybudován podél stávající komunikace. Příkop bude následně zaústěn do vtokového objektu a bude pokračovat kanalizace DN1500 ze železobetonových trub délky 74,5m. Na této kanalizaci budou vybudovány 2 prefabrikované šachty DN1500. Následně budou vody výtokovým objektem vyústěny do stávající vodoteče. Koryto stávající vodoteče bude upraveno v délce 4,0m.

SO 07-50-01 ŽST Nepomuk, ochrana stávajícího trubního vedení v km 313,55

Jde o křížení stoky jednotné kanalizace DN800 (resp. 700x600) pod železnicí v KÚ Dvorec ve správě KAV Starý Plzeňec. Větev začíná v soutokové šachtě dvou kanalizací DN600. Větev končí v odlehčovací komoře, z níž vychází stoka DN300 a odlehčení DN800. potrubí je vedeno pod stávajícím propustkem.

Předmětem řešení je ochrana, resp. úprava stávajícího křížení v dotyku s objektem sanace stávajícího propustku objektu SO 07-21-03 „ŽST Nepomuk, propustek v ev. km 313,498“, v délce 61,3 m.

SO 07-50-02 ŽST Nepomuk, překládka kanalizace v km 314,18

Jde o křížení stoky kanalizace DN400 pod železnicí v KÚ Dvorec ve správě KAV Starý Plzeňec. Trasa je vedena v komunikaci II. třídy č.191 v místě železničního přejezdu, který se nově upravuje. "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191". Do objektu budou zaústěny vody z objektu SO 07-50-06 ŽST Nepomuk, dešťová kanalizace ŽST v km 313,860-314,185..

Nově navrhovaná překládka je navržena v zeleném páse a v chodníku objektu železničního přejezdu "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191". Kanalizace je rozšířena o odvodnění komunikace objektu přejezdu SO 07-13-02. Taktéž budou napojeny stávající přípojky.

Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN 400, délky 241,3 m. Potrubí odvodnění komunikace je ze sklolaminátu potrubí DN 300, délky 195,3m a přípojky DN 200 v celkové délce 72 m. Na začátku na konci a místech směrových lomů bude umístěno celkem 20 revizních šachet DN1000, 2 soutokové šachty DN1500 a jedna 1,1 x 1,6 m, pro napojení na stávající stoku v ul. Rožmitálská. Poklopy šachet ve zpevněných plochách budou umístěny na úrovni terénu. Poklopy šachet v zeleném pásu budou umístěny min. 600 mm nad povrchem upraveného terénu. Stávající křížení kanalizace se železnicí bude zrušeno.

Objekt souvisí s objekty "SO 07-51-01 - ŽST Nepomuk, překládka vodovodu PVC DN90 v km 314,19", "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191" a SO 07-50-06 ŽST Nepomuk, dešťová kanalizace ŽST v km 313,860-314,185.

SO 07-50-03 ŽST Nepomuk, odvodnění komunikace v km 313,326

Jde o novou kanalizaci odvodnění silničního podjezdu pod železnicí v KÚ Dvorec a odvedení povrchových vod ze silnice stavby „Třebčice-Dvorec-přeložka“, komunikace III/19115 SO 07-30-02 „ŽST Nepomuk, úprava místních komunikací v žel.km 313,326“.

Trasa navrhované kanalizace je vedena ve nezpevněné komunikaci podél hrany násypu železnice a ústí betonovým výustním objektem v pravostranném přítoku Myslívského potoku. V místě vyústění je koryto zpevněné kamenným záhozem, součástí objektu „SO 07-30-03 Účelová komunikace v km 313,290 - 313,330“.

Na začátku, na konci a na směrových lomech bude umístěno celkem 6 revizních šachet DN 1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Kanalizace délky 124,78 m bude z HDPE DN 300. Na trase bude v nezpevněném terénu v blízkosti komunikace částečně ve svahu navrhované silnice, umístěn objekt ORL.

Na objekt je napojeno odvodnění komunikace III/19115 SO 07-50 -05 „ŽST Nepomuk, odvodnění komunikace v km 313,212“. Objekt souvisí s SO 07-20-01 ŽST Nepomuk, most v km 313,326, SO 07-30-02 „ŽST Nepomuk, úprava místních komunikací v žel.km 313,326“ a, SO 07-30-03 „ŽST Nepomuk, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 313,290 - 313,330“.

SO 07-50-05 ŽST Nepomuk, odvodnění komunikace v km 313,212

Jde o novou kanalizaci odvodnění přeložky silnice III/19114 a III/19115. SO 07-30-02 „ŽST Nepomuk, úprava místních komunikací v žel.km 313,326“ a, SO 07-30-03 „ŽST Nepomuk, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 313,290 - 313,330“. Trasa kanalizace bude vedena v nově navrhované komunikaci. Větev „1“ a „2“ budou zaústěny do objektu SO 07-50-03 a větev „3“ do propustku pod železnici SO 07-21-02 „ŽST Nepomuk, propustek v ev. km 313,223“. Napojení bude skrz otevřený výustní objekt, v místě soutoku příkop.

Na začátku, na konci a na směrových lomech bude umístěno celkem 15 revizních šachet DN 1000. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Kanalizace délky V“1“=120 m, V“2“=152,65 m, V“3“=261,48 m, celkem 534,13 m, bude z HDPE DN 300. Na trase V „3“ bude v nezpevněném terénu umístěn objekt ORL.

SO 07-50-06 ŽST Nepomuk, dešťová kanalizace ŽST v km 313,860-314,185

Jde o odvodnění staničních tratí a odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu. Všechny tyto vody budou zaústěny do šachty na komunikaci v místě železničního přejezdu "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191". Vody budou zaústěny do objektu SO 07-50-02. Do objektu bude částečně zaústěna drenáž kolejového spodku z úseku samotné stanice.

V objektu SO 07-50-06 se jedná o stoku A1, A1-1 a A1-2, jejich délka bude 610m, potrubí bude ze sklolaminátu DN300. Stoka je částečně vedena v kolejišti, pro odvedení vody z přístřešků. Na stokách bude celkem 27 šachet DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny v úrovni drážní stesky. min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Potrubí bude zaústěno do šachty do objektu SO 07-50-02.

Objekt SO 07-50-67 bude ve správě Správy železnic.

Objekt souvisí s objekty „SO 07-20-02 ŽST Nepomuk, most-podchod v km 313,873“, „SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191“ a „SO 07-50-02 ŽST Nepomuk, překládka kanalizace v km 314,18“.

SO 08-50-01 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00

SO 08-50-01.1 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00, obec Srby nad Úsl.

SO 08-50-01.2 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 316,00, SŽ

Jde o křížení trubního otevřeného odvodňovacího kanálu pod železnicí v KÚ Srby nad Úslabou.

Samotné křížení bude trasované pod mostem "SO 08-20-04 - Nepomuk - Blovice, most v ev. Km 316,020 ". Nově navrhovaná překládka bude mít délku 75 m. Z toho 60 m bude ze ŽB trub DN 1200. Na začátku přeložky se v délce 9,0 m upraví stávající otevřený kanál, který bude ukončen vtokovým ŽB objektem do trubní části. Do šachty před mostem budou zaústěny horské vpustě. V místech směrových lomů budou umístěny celkem 3 revizní šachty, jejichž poklopy budou vyvedeny min. 600 mm nad povrch upraveného terénu. Trubní část bude výustním ŽB objektem napojena do nově navržené trasy otevřeného kanálu v délce 6m. Vtokový objekt bude obsahovat mříž

na zachycení hrubých nečistot. Na výtokový objekt bude osazena mříž zabraňující vstupu do trubní části. Úsekem otevřeného kanálu se napojíme na stávající otevřený odvodňovací kanál. Stávající napojení bude zrušeno. Kanál bude tvořen zatravněným zemním tělesem v šířce zpevněného dna 1,0 m a břehy ve sklonu 1: 2. Zrušená trasa otevřeného odvodňovacího kanálu se zasype a upraví podle přilehlého terénu. Na začátku a na konci trasy budou betonové stabilizační prahy, celkem 2 kusy. Stávající křížení bude zrušeno.

SO 08-50-02 Nepomuk - Blovice, ochrana stávajícího trubního vedení v km 316,82

Jde o křížení trubního odvodňovacího kanálu pod železnicí v KÚ Srby nad Úslabou.

Předmětem řešení je ochrana, resp. úprava stávajícího potrubí v dotyku se spodní stavbou železnice, v délce 45,0 m.

SO 08-50-03 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 319,90

Jde o kolizi stoky kanalizace DN 500 v KÚ Ždírec ve správě obce, v místě železničního přejezdu "SO 08-13-03 Nepomuk - Blovice, přejezd v ev. km 319,916".

Trasa navrhované přeložky délky 16,0 m bude křížit obecní komunikaci. Zaústěná bude do vtokového objektu propustku – objekt SO 08-21-11. Na začátek a konec překládky, jakož i na lomy po trase bude umístěny celkem 2 revizní ŽB šachty DN 1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad povrchem upraveného terénu.

SO 08-50-05 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 320,37

Jde o kolizi kanalizace a svahu železničního spodku v KÚ Ždírec.

Předmětem řešení je ochrana, resp. úprava stávajícího potrubí v dotyku se spodní stavbou železnice, v délce 15,0 m.

SO 08-50-07 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 323,27

Jde o křížení stoky kanalizace DN 250 pod železnicí v KÚ Vlčice v obci Blovice ve správě ČEVAK a.s.. Trasa je vedena v místní komunikaci v místě železničního přejezdu "SO 08-13-06 Nepomuk - Blovice, přejezd v ev. km 323,278".

Překládka délky 30,6 m je navržena v komunikaci v původní trase. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN 250. Na začátku a na konci bude umístěno celkem 2 revizní šachty DN 1000. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Trasování si vyžádá dočasný obtok v délce 33,0 m. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 08-50-08 Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 317,040

Jde o novou kanalizaci odvodnění silničního podjezdu pod železnicí v KÚ Srby nad Úslabou, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600 SO 008-30-03.

Objekt souvisí aj s SO 08-20-11 Nepomuk - Blovice, most v km 317,040.

Jedná se o odvodnění podjezdu a odvedení vody do stávající vodoteče přes ORL. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN 300, délky 182,0m. Na kanalizaci je navrženo 7ks prefabrikovaných kanalizačních šachet a vody budou přes ORL odvedeny do stávající vodoteče, kde se vybuduje výustní objekt.

SO 08-50-09 Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 320,698

Napojení odvodnění cestného přejezdu a komunikace v km 320,698 do stávající vodoteče. Odvodnění bude výustěno přes ORL do stávající vodoteče.

Trasa odvodnění je vedena v nově navrhované komunikaci a silničním podjezdu. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN300 délky 30,1m, DN400 délky 60,2m, DN500 délky 75,3m. Potrubí je zaústěno přes ORL do stávající vodoteče přechodem potrubí přes stávající opěrnou zeď. Na trase je navrženo 9ks prefabrikovaných šachet DN1000 a jedna soutoková DN1500. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 08-50-10 Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 324,700-325,050

Jedná se o odvodnění upravené a přeložené komunikace II/117 ve směru k přejezdu na Husově ul., v km 325,030.

Odvodnění komunikace II/117 – úsek 1. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu D300 celkové délky 320m. Úsek 1 bude zaústěn do šachty vybudované v rámci objektu SO 09-50-01. Na potrubí bude umístěno 7 prefabrikovaných šachet a v zaústění soutoková šachta. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 08-50-11 Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860

SO 08-50-11.1 Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860, obec Srby nad Úsl.

SO 08-50-11.2 Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 316,860, SŽ

Jedná se o odvodnění komunikace SO 08-30-02 Nepomuk - Blovice, úprava místní komunikace v žel. km 316,750. Do tohoto objektu bude zaústěno i odvodnění železničního spodku. Vody z levostranného drážního příkopu budou zaústěny do horské vpusti na úrovni terénu a následně pod tratí ve vozovce vyústěny do příkopu podél komunikace SO 08-30-04. Potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 157m. Šachty na potrubí budou prefabrikované betonové DN1000 – 6ks. Zaústění do příkopu je přes výustní objekt SO 08-30-04.

Objekt souvisí s SO 08-30-04 komunikace Nepomuk - Blovice, úprava komunikací zast. Srby

SO 08-50-12 Nepomuk - Blovice, překládka kanalizace v km 320,863

Jedná se o kanalizaci obce Ždivec, křižující železnici. Kanalizace bude přeložena do nové trasy, potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 43,0m. V místě křižování ze železnici bude umístěno v chrániče DN600 ze sklolaminátu délky 20,0m. Na potrubí budou umístěny 2 prefabrikované šachty DN1000 a 1 prefabrikovaná vtoková šachta DN1500. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Stávající křížení se železnici bude zrušeno.

SO 08-50-13 Nepomuk - Blovice, zatrubnění vodoteče v km 321,830

Jedná se o zatrubnění stávající vodoteče, protékající v prostoru mostu SO 08-20-08 přes účelovou komunikaci. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN1000 délky 43m. Na začátku úseku bude výustní objekt betonový, a na konci úseku bude betonový vtokový objekt, do kterého budou zaústěny i vody z příkopu podél železnice. Vyústění bude do koryta potoka. Kanalizace byla dimenzována pro návrhový 15-ti minutový déšť 1,5m³/s (odvodňovaná plocha 70ha, odtokový součinitel 0,1, intenzita deště 210l/s).

SO 08-50-14 Nepomuk - Blovice, dešťová kanalizace v km 320,123

Jedná se o dešťovou kanalizaci vedenou pod podchodem, budou do ní zaústěny vody z odvodňovacího žlabu před vstupem do podchodu, kde bude uliční vpust dále zaústěna do kanalizace vedoucí pod podchod a zaústěna do stávajícího otevřeného příkopu. Potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 49,0m. Na kanalizaci budou umístěny 4 prefabrikované šachty DN1000 a výustní objekt se stabilizací do příkopu. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem.

SO 09-50-01 ŽST Blovice, překládka kanalizace v km 325,040

Jde o rekonstrukci křížení dešťové kanalizace DN1000 pod železnici v KÚ Blovice ve správě ČEVAK a.s..

Objekt sestává z rekonstrukce soutokové komory, o min. rozměru 3,6x3,6m, 3 stok DN 600, DN 400 a DN 200 a odtoku DN 1000. Soutokovou komoru bude třeba vybudovat o cca 1,1m hlubší, než je stávající šachta, kvůli křížení potrubí se železnici. Odtok ze soutokové komory kříží komunikaci II. třídy č. 117. Trasa navrhované překládky bude délky 54m. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN1000. Na směrovém lomu bude umístěna revizní šachta. Na trase budou umístěny 2 prefabrikované šachty,

kde budou zaústěny trativody. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno. Do navrhované přeložky budou zaústěny drážní trativody, které ji kříží. Tyto budou zaústěny do nově vybudované revizní šachty. Do soutokové komory budou zaústěny vody z SO 08-50-10 Nepomuk - Blovice, odvodnění komunikace v km 324,700-325,050.

SO 09-50-02 ŽST Blovice, překládka kanalizační přípojky v km 325,64

Jde o křížení kanalizační přípojky PVC DN 300 pod železnici v KÚ Blovice ve správě ČEVAK a.s..

Trasa navrhované překládky délky 56m bude ze sklolaminátu DN 300. Na začátku, na konci a na směrových lomech bude umístěny celkem 3 revizní šachty DN 1000. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad tím terénem. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

Objekt souvisí s SO 09-51-02 - ŽST Blovice, překládka vodovodu v km 325,64. a SO 09-52-42 ŽST Blovice, překládka NTL plynovodu v km 325,640, DN 100 ocel.

SO 09-50-03 ŽST Blovice, překládka kanalizace v km 325,75

Jde o křížení dešťové kanalizace DN 600 pod železnici v KÚ Blovice ve správě ČEVAK a.s.. Potrubí je uloženo v komunikaci II. třídy č. 178, v místě mostu "SO 09-20-03 ŽST Blovice, most v ev. km 325,750".

Trasa navrhované překládky délky 60m je navržena v komunikaci II. třídy č. 178. Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN 600. Na začátku a na konci budou umístěny 2 revizní šachty DN 1000, jedna revizní šachta DN1500 a jedna rozdělovací šachta DN 1500. Na KÚ budou do nově vybudované šachty DN1500 zaústěny dešťové vody z dešťových vpustí. Všechny 4 šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno. Objekt se kříží se stávajícím vodovodem TVL DN 250, ve správě ČEVAK a.s.

SO 09-50-04 ŽST Blovice, dešťová kanalizace ŽST v km 325,337-325,640

Jde o dešťovou kanalizaci ŽST která odvádí vody z podchodu, ze železničního spodku a z přístřešku na nástupištích. Potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 367m, na potrubí bude 14 prefabrikovaných šachet DN1000. Potrubí bude vyústěno výustním objektem do příkopu. Příkop bude v místě vyústění stabilizován. Do kanalizace budou zaústěny i drážní trativody. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

Objekt SO 09-50-04 bude ve správě Správy železnic.

SO 09-50-05 ŽST Blovice, dešťová kanalizace ŽST v km 325,384-325,554

Jde o dešťovou kanalizaci ŽST o která odvádí vody z přístřešku na nástupištích. Potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 182m, na potrubí bude 5 prefabrikovaných šachet DN1000. Potrubí bude vyústěno výustním objektem do příkopu. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

Objekt SO 09-50-05 bude ve správě Správy železnic.

SO 09-50-06 ŽST Blovice, splašková kanalizace v km 325,336

Jde o napojení stávající splaškové kanalizace, která je v současné době vyvedena na terén. Potrubí bude ze sklolaminátu DN300 délky 103m, na potrubí bude 6 prefabrikovaných šachet DN1000. Potrubí bude zaústěno do stávající kanalizace v ul. Palackého. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Větší část trasy je vedená v souběhu s dešťovou kanalizací SO 09-50-04.

Objekt SO 09-50-04 bude ve správě města Blovice.

SO 10-50-01 Blovice - Nezvěstice, překládka kanalizace v km 328,60

Jde o křížení kanalizace DN 800 pod železnicí v KÚ Zdemyslice ve správě ČEVAK a.s..

Překládka začíná v soutokové komoře kanalizací 2x DN 600 a 1x 500 a odtoku DN 800, min. rozměru 3,4x4,0m. Trasa potrubí ze sklolaminátu DN 800 a délky 93m, je vedena v přeložené komunikaci "SO 10-30-04 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 328,575 - 329,320". Na konci trasy a v směrových lomech je navrženo 5 revizních šachet DN 1200. Překládka napojení kanalizace DN500 je ze sklolaminátu délky 15m. Na začátku a ve směrovém lomu trasy jsou 2 revizní šachty DN1000. Napojení končí v soutokové komoře. Jak stávající křížení se železnicí, tak i trasy stávající kanalizace budou zrušeny.

SO 10-50-02 Blovice - Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 328,570-328,700

Jedná se o dešťovou kanalizaci - odvodnění komunikace v km 328,570 – 328,700. Jde o místní komunikaci objekt SO 10-30-04 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 328,575 - 329,320.

Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN300 celkové délky 93m. Potrubí bude zaústěno do šachty vybudované v rámci objektu SO 10-50-01. Na potrubí budou umístěny 4 prefabrikované šachty DN1000 a v zaústění prefabrikovaná šachta DN1200. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 11-50-01 ŽST Nezvěstice, překládka kanalizace v km 332,25

Jde o křížení stoky splaškové kanalizace DN 250 pod železnicí a křížení s komunikací III. třídy č.1774 v KÚ Olešná u Nezvěstic ve správě KAV Starý Plzenec.

Trasa navrhované překládky délky 107m bude ze sklolaminátu DN 250. Na začátku, na konci a na směrových lomech bude umístěno celkem 6 revizních šachet DN 1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Samotné křížení pod železnicí v délce 50m, bude z důvodu technologie výstavby, uloženo v sklolaminátové chráničce DN 500. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

Objekt je v souběhu s SO 11-51-01 - ŽST Nezvěstice, překládka vodovodu v km 332,25.

SO 11-50-02 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,325 - 332,390

Jde o odvodnění staničních tratí a odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu v ŽST Nezvěstice. Všechny tyto vody budou zaústěny do šachty na komunikaci I/19, která je součástí objektu SO 11-50-04.

V objektu SO 11-50-02 se jedná o stoku C2 a C2-1, jejich délka bude 453m, potrubí bude ze sklolaminátu DN300. Stoka je částečně vedena v kolejišti, pro odvedení vody z přístřešků. Na stoce C2 bude 8 šachet DN1000 a na stoce C2-1 bude 6 šachet DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Potrubí bude zaústěno do šachty na komunikaci I/19 do objektu SO 11-50-04.

Objekt SO 11-50-02 bude ve správě Správy železnic.

SO 11-50-03 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace ŽST v km 332,560

Jde o odvodnění podchodu ŽST. Vody z podchodu budou zaústěny do stávající dešťové kanalizace.

Trasa navrhované kanalizace bude délky 38,0m, je navržena z potrubí ze sklolaminátu DN300. Vody z podchodu bude nutné čerpat, vody budou čerpány do šachty na KU a následně odvedené gravitačně do stávající kanalizace. Na potrubí budou umístěny 3 prefabrikované šachty. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 11-50-04 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace I/19 v žel. km 332,323

Jde o dešťovou kanalizaci pro odvodnění komunikace I/19, do které budou zaústěny i staniční tratě a odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu – objekt SO 11-50-02.

Objekt bude předán do správy ŘSD.

Objekt SO 11-50-04 se skládá ze stoky C a C1. Celková délka objektu bude 170,0m, potrubí bude DN300 ze sklolaminátu. Na potrubí budou umístěny prefabrikované šachty DN1000 – 8ks. Kanalizace bude zaústěna do Olešenského potoka přes ORL. ORL bude vybudován na místě zbourané čerpací stanice. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 11-50-05 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace III/1774 v žel. km 332,263

Jde o dešťovou kanalizaci pro odvodnění komunikace III/1774. Objekt se skládá ze stoky B a B1.

Celková délka objektu bude 84,0m, potrubí bude DN300 ze sklolaminátu. Na potrubí bude umístěno 7 prefabrikovaných šachet DN1000. Kanalizace bude zaústěna do Olešenského potoka přes ORL a betonový výustní objekt. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Vodoteč se v místě vyústění upraví lomovým kamenem.

SO 11-50-06 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace v km 332,390 - 332,601

Jde o odvodnění staničních tratí a odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu v ŽST Nezvěstice. Všechny tyto vody budou zaústěny do šachty na objektu SO 11-50-02, který bude ve správě obce Nezvěstice.

V objektu SO 11-50-06 se jedná o stoku D a D-1, jejich délka bude 389,8m, potrubí bude ze sklolaminátu DN300. Stoka je částečně vedena v kolejišti, pro odvedení vody z přístřešků. Na stoce D bude 6 šachet DN1000 a na stoce D-1 bude 6 šachet DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Potrubí bude zaústěno do koncové šachty objektu SO 11-50-02.

Objekt SO 11-50-06 bude ve správě Správy železnic.

SO 12-50-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice kanalizace

Jde o dešťovou kanalizaci z budovy TNS a odvodnění komunikací v areálu TNS.

Dešťová kanalizace bude vedena v nové trase, kde se v určitém úseku nahradí stávající kanalizace a bude vyústěna do stávající vodoteče. Celková délka objektu bude 357m, potrubí bude ze sklolaminátu DN300. Na potrubí bude umístěno 10 prefabrikovaných šachet DN1000 a betonovým výustním objektem bude kanalizace vyústěna do stávající vodoteče.

Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

Stávající kanalizace v areálu TNS budou vybourány. Kanalizace směrem do vodoteče bude nahrazena novým potrubím.

SO 12-50-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 335,80

Jde o křížení stoky kanalizace DN 1000 pod železnici v KÚ Štáhlavy ve správě ČEVAK a.s..

Trasa navrhované překládky délky 47m bude ze sklolaminátu DN 1000. Na začátku bude umístěna soutoková a na konci revizní šachta DN 1500. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Samotné křížení pod železnici v délce 39m bude z důvodu technologie výstavby, uložené v sklolaminátové chrániče DN 1500. Stávající křížení se železnici bude zrušeno.

SO 12-50-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 336,45

Jde o křížení stoky kanalizace PVC DN 250 pod železnici v KÚ Štáhlavy ve správě ČEVAK a.s..

Trasa navrhované překládky délky 57,9m bude ze sklolaminátu DN 250. Na začátku, na konci a na směrových lomech trasy bude umístěno celkem 3 revizní šachty DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Trasa kanalizace se přesměruje po pod most SO 12-20-03 do komunikace III/18024. Stávající křížení se železnici bude zrušeno. Stávající napojení bude v délce 17,5m přespádováno v původní trase.

SO 12-50-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 335,833 - 335,916

Jde o odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu a odvedení vody z podchodu.

Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN300 v celkové délce 175,0m, na trase bude umístěno 10 šachet prefabrikovaných DN1000 a jedna šachta soutoková, které se vybuduje na stávající kanalizaci ve správě ČEVAK-u.

Do kanalizační větve budou zaústěny střešní zvody přípojkami. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 12-50-05 Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 336,172

Jde o odvodnění nové komunikace a přejezdu SO 12-13-03 v KÚ Štáhlavy.

Potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN300 délky 135,0m. Na trase bude umístěno 6 prefabrikovaných šachet DN1000. Kanalizace bude zaústěna do stávající kanalizace ve správě ČEVAK-u.

Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 12-50-06 Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 336,210 - 336,450

Jde o dešťovou kanalizaci pro odvodnění místní komunikace - objekt SO 12-30-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava místní komunikace žel. km 336,200 - 336,440.

Celková délka objektu bude 285,0m, potrubí bude DN300 ze sklolaminátu. Na potrubí bude umístěno 11 prefabrikovaných šachet DN1000. Kanalizace bude zaústěna do potoka přes ORL a betonový výustní objekt. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Vodoteč se v místě vyústění upraví lomovým kamenem.

SO 12-50-07 Nezvěstice - Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 337,039

Jedná se o odvodnění podchodu do příkopu vodoteče. Kanalizace bude zaústěna do vodoteče, bude ze sklolaminátu DN300, délky 131m. Na trase kanalizace je navrženo 8 šachet prefabrikovaných DN1000. Součástí objektu bude také výustní objekt. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Vodoteč se v místě vyústění upraví lomovým kamenem.

SO 12-50-08 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice splašková kanalizace

Jde o splaškovou kanalizaci objektu rozvodny TNS. Splašková voda bude kanalizací zachycena do jímky velikosti 4-6m³.

Délka kanalizačního potrubí bude 23,0m, potrubí bude z PVC DN150. Bude zaústěno do jímky objemu 4-6m³. Potrubí povede pod budovu rozvodny TNS. Jímka bude betonová prefabrikovaná.

SO 13-50-01 ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,00

Jde o křížení odlehčovací (přepadové) stoky kanalizace DN 1000 pod železnicí v KÚ Sedlec u Starého Plzeňce a Starý Plzenec ve správě společnosti Vodárna Plzeň a.s.

Jedná se o překládku trasy stávající kanalizace DN1000.

Trasa navrhované překládky bude délky 193,09 m, bude ze železobetonového potrubí DN 1000. Na začátku a na konci budou umístěny revizní spádišťové šachty DN1500. Po trase překládky bude vybudováno ještě 5 spádišťových a 2 revizní šachty DN1500. Celkově bude vybudováno 9 nových šachet. Kanalizace po křížení s drážním tělesem bude pokračovat v nově budované komunikaci SO 13-30-01 v souběhu s dešťovou kanalizací SO 13-50-04. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Stávající křížení se železnicí a stávající kanalizace bude v délce 181 m zrušena. Překládku bude nutno realizovat za pomoci obtoku.

SO 13-50-02 ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,65

Jde o křížení stoky kanalizace DN 1000 pod železnici v KÚ Starý Plzenec ve zprávě společnosti Vodárna Plzeň a.s.. Potrubí je uloženo podél komunikace III. třídy 18026 v blízkosti železničního přejezdu.

Trasa navrhované překládky bude kopírovat stávající křížení. Navrhovaná překládka délky 65 m, bude ze železobetonových trub, na trase kanalizace bude umístěno 5 nových revizních šachet DN1500, z toho 2 šachty budou spádišťové. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Trasování si vyžádá dočasný obtok v délce 60 m.

SO 13-50-03 ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,80

Jde o křížení stoky jednotné kanalizace DN400 pod železnici v KÚ Starý Plzenec ve správě společnosti Vodárna Plzeň a.s..

Trasa navrhované překládky délky 92 m bude v délce 2,0 m z betonového potrubí DN 300, v délce 31,0 m z betonového potrubí DN400 a v délce 59,0 m ze železobetonového potrubí DN 400. Na konci a v směrových lomech budou umístěny 3 revizní šachty DN 1000 a 1 soutoková šachta DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Nové trasování bude v komunikaci pod rekonstruovaným mostem „Most v EV. km 339,859“. Potrubí v komunikaci bude ze železobetonu. Potrubí kanalizace bude vedeno souběžně s potrubím vodovodu objekt SO 13-51-02. Stávající křížení se železnici bude zrušeno.

Objekt souvisí s SO 13-51-02 - ŽST Starý Plzenec, překládka vodovodu v km 339,86, s objektem SO 13-20-03 ŽST Starý Plzenec, most v ev. km 339,859 a s objektem SO 13-30-04 ŽST Starý Plzenec, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 339,859.

SO 13-50-04 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 339,030

Jde o odvodnění nově navržené komunikace objekt SO 13-30-01 ŽST Starý Plzenec, místní komunikace v žel. km 339,030.

Celková délka objektu bude 713,0m, potrubí bude ze sklolaminátu DN300 v délce 297,0m, DN700 v délce 416,0m. Na potrubí bude umístěno 12 prefabrikovaných šachet DN1000, 15 prefabrikovaných šachet DN1200 a 3 prefabrikované šachty DN1500. Kanalizace bude zaústěna do stávající vodoteče přes ORL a betónový výustní objekt. Trasa kanalizace křížuje komunikaci na ul. Smetanova. Pod touto komunikací bude kanalizace uložena v chráničce DN900 ze sklolaminátu délky 23,0m. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Vodoteč se v místě vyústění upraví lomovým kamenem.

SO 13-50-05 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace ŽST v km 339,395

Jde o odvodnění podchodu ŽST. Vody z podchodu budou zaústěny do stávající dešťové kanalizace.

Trasa navrhované kanalizace bude délky 107 m, je navržena z betonového potrubí DN250 dl. 29,2m a DN400 dl. 77,8m. Vody z podchodu budou odvedené gravitačně do stávající kanalizace. Na potrubí budou umístěny 4 prefabrikované šachty. Poklopy šachet budou umístěny v příkopu, poklopy budou s vtokovou mříží. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Šachty na stávající kanalizaci, jako i šachta po napojení stávajících stok jsou navrženy nové.

SO 13-50-06 ŽST Starý Plzenec, odvodnění pochodu v km 338,788

Jde o odvodnění podchodu ŽST. Vody z podchodu budou zaústěny do nově navržené kanalizace SO 13-50-08.

Trasa navrhované kanalizace bude délky 30,0 m, je navržena z betonového potrubí DN250. Vody z podchodu budou odvedené gravitačně do novo navrženého objektu SO 13-50-08. Objekt spočívá v propojení vtokové šachty odvodnění podchodu se šachtou objektu SO 13-50-08.

SO 13-50-07 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace ŽST v km 339,030 - 339,454

Jde o odvodnění staničních trativodů a odvedení vody z přístřešků a zastřešení vstupů do podchodu. Všechny tyto vody budou zaústěny do šachty na komunikaci podjezdu, která je součástí objektu SO 13-30-01 ŽST Starý Plzenec, místní komunikace v žel. km 339,030.

V objektu SO 13-50-07 se jedná o stoku C1, C2, C2-1 a C2-1-1, jejich délka bude 717,6 m, potrubí je navrženo ze sklolaminátu DN300. Stoka je částečně vedena v kolejišti, pro odvedení vody z přístřešků. Na stokách bude celkově 23 šachet DN1000. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách a kolejišti budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, nebo drážní stezky. Potrubí bude zaústěno do šachty na komunikaci podjezdu do objektu SO 13-50-04.

Objekt SO 13-50-07 bude ve správě Správy železnic.

SO 13-50-08 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 338,755 - 339,000

Jde o odvodnění příkopu železnice, která odvádí dešťové vody z přilehlých zemědělských pozemků. Objekt bude zaústěn do objektu SO 13-50-04 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 339,030, přes který budou vodu odvedené do stávající vodoteče.

Trasa navrhované kanalizace bude délky 245,5m, je navržena z potrubí ze sklolaminátu DN600. Vody z příkopu budou odvedené gravitačně. Na potrubí bude umístěno 8 prefabrikovaných šachet DN1000 a jedna vtoková šachta DN1500. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Křížení s komunikací, se stávajícími sítěmi a plynovodem bude řešeno uložením potrubí do sklolaminátové chráničky DN800 délky 20,0m.

13-50-09 ŽST Starý Plzenec, dešťová kanalizace v km 339,80

Jde o odvodnění dešťových vody z trativodu železnice a následně vybudování nové dešťové kanalizace, částečně v trase stávajícího potrubí. Následně nové potrubí překřičuje ulici Žižkova a bude vedeno v ose v ulici Baslova a následně bude zaústěno do stávajícího příkopu.

Celková délka objektu bude 168,0 m, potrubí bude betonové DN400. Na potrubí bude umístěno 11 prefabrikovaných šachet DN1000. Kanalizace bude zaústěna do stávajícího příkopu přes betonový výustní objekt. Trasa kanalizace křičuje komunikaci na ul. Žižkova. Pod touto komunikací bude kanalizace obetonována v délce 21,0m. Poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Příkop se v místě vyústění upraví lomovým kamenem.

SO 14-50-02 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, dešťová kanalizace v km 339,998 - 340,135

Jde o odvodnění nově upravené komunikace ul. Bezručova, ul. Jungmanova, Štenovická ul a Žižkova ul.

Kanalizace je navržena v nové komunikaci SO 14-30-01, následně bude pokračovat novým potrubím po ul. Žižkova a bude napojena do navrhované dešťové kanalizace DN400 z betonu v ul. Baslova – objekt SO 13-50-09. Kanalizace je navržena DN300 z betonu, délky 414 m. Na trase je navrženo 16 šachet, prefabrikovaných betonových DN1000. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

SO 14-50-03 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, dešťová kanalizace v km 340,185

Jde o odvodnění nově navrhované komunikace v ul. Krátká.

Kanalizace bude napojena do navrhované dešťové kanalizace DN300 z betonu na ul. Bezručova objekt SO 14-50-02. Kanalizace je navržena DN300 z betonu, délky 63 m. Na trase jsou navrženy 2 šachty, prefabrikované betonové DN1000. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu.

Vodovody

SO 06-51-01 - Pačejov - Nepomuk, překládka vodovodu v km 310,72

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D110 pod železnicí, a úpravu křížení pod komunikací II. třídy č. 18615, v KÚ Mileč, ve správě KAV Starý Plzenec.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D110x6,6, délky 155m. Samotné křížení pod tělesem železnice a pod tělesem cesty bude uloženo v chráničce ze sklolaminátu DN350 v celkové délce 70m. Konce chráničky pod železnicí budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách minimálního rozměru 0,9x1,2m. Chránička pod cestou bude mít šachtu na jednom konci chráničky. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších bodech a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 07-51-01 - ŽST Nepomuk, překládka vodovodu PVC DN90 v km 314,19

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D90 pod železnicí v KÚ Dvůr, ve správě KAV Starý Plzenec. Potrubí je uloženo v komunikaci II. třídy č.191 v místě železničního přejezdu.

Nově navrhovaná překládka je navržena v zeleném páse a v komunikaci objektu železničního přejezdu "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev. km 314,191". Překládka bude z HDPE 100-RC DN 90x5,4, délky 49m. Samotné křížení pod tělesem železnice, a pod tělesem komunikace, bude uloženo v chráničce ze sklolaminátu DN 300 v celkové délce 36m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m a 1,2x1,5m. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

Objekt souvisí s "SO 07-50-02 ŽST Nepomuk, překládka kanalizace v km 314,49" a "SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev.km 314,191".

SO 07-51-02 ŽST Nepomuk, vodovodní přípojka výtopy v km 314,19

Jde o zcela novou vodovodní přípojku pro objekt výtopy. Přípojka je navržena z důvodu zrušení kolizní studny v rámci stavby. V budově výtopy je v budoucnu plánováno zřídit železniční muzeum. Přípojka je dimenzována včetně provozního zázemí.

Přípojka je navrhována z potrubí HDPE D40x3,7 v délce 29,0m, jako odbočení v šachtě z rekonstruovaného vodovodního řadu HDPE 100-RC DN 90x5,4 SO 07-51-01, ve správě KAV Starý Plzenec.

Trasa je vedena v zelené ploše, kříží chodník pro pěší a dále k objektu v zpevněné ploše. Přípojka začíná uzávěrem a končí šachtou s vodoměrnou sestavou.

Objekt souvisí s SO 07-51-01 - ŽST Nepomuk, překládka vodovodu PVC DN90 v km 314,19, s SO 07-50-02 ŽST Nepomuk, překládka kanalizace v km 314,49 a SO 07-13-02 ŽST Nepomuk, přejezd v ev.km 314,191.

SO 08-51-01 - Nepomuk - Blovice, překládka vodovodu v km 320,08

Jde o překládku křížení vodovodu D110 pod železnicí KÚ Ždírec, ve správě obce Ždírec. Stávající křížení je v místě stávajícího propustku.

Překládka je navržena jako samostatné křížení pod železnicí, z trubek HDPE 100-RC D110x6,6, délky 29m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chráničce ze sklolaminátu DN350 v celkové délce 22m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 09-51-01 - ŽST Blovice, překládka vodovodu v km 325,04

Jde o překládku křížení vodovodu TVL DN 350 pod železnicí v KÚ Blovice, ve správě ČEVAK a.s. Potrubí je uloženo v komunikaci II. třídy č.117 v místě železničního přejezdu.

Nově navrhovaná překládka bude v původní trase v komunikaci II. třídy č. 117, v místě železničního přejezdu "SO 09-13-01 ŽST Blovice, přejezd v ev.km 325,043".

Překládka bude z TVL DN 350, délky 51m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice a pod tělesem cesty bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN 600 v celkové délce 41m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 1,4x1,7m. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Na začátku, konci křížení a místech napojení větví, budou osazeny uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno. Trasování si vyžádá dočasný obtok v délce 53m.

SO 09-51-02 - ŽST Blovice, překládka vodovodu v km 325,64

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D110 pod železnicí v KÚ Blovice ve správě ČEVAK a.s.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D110x6,6, délky 72m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice a pod tělesem komunikace bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN 350 v délce 54m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m a 2,0x2,5m. Překládka si vyžádá úpravu mimoúrovňovém křížení ze stávajícím vodovodním řadem. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

Objekt souvisí s SO 09-50-02 - ŽST Blovice, překládka kanalizační přípojky v km 325,64 a SO 09-52-42 ŽST Blovice, překládka NTL plynovodu v km 325,640, DN 100 ocel.

SO 09-51-03 - ŽST Blovice, překládka vodovodu v km 325,77

Jde o překládku křížení vodovodu TVL DN 250 pod železnicí v KÚ Blovice ve správě ČEVAK a.s.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek TVL DN 250, délky 51m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice a pod tělesem cesty bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN 450 v délce 36m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad tím terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 11-51-01 - ŽST Nezvěstice, překládka vodovodu v km 332,25

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D160 pod železnicí v KÚ Nezvěstice ve správě ČEVAK a.s. Potrubí je uloženo v komunikaci III. třídy č.1774 v místě železničního podjezdu.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC DN 160x9,5, délky 90m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN400 v délce 34m. Konce chrániček budou ukončeny v 2 ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

Objekt je v souběhu s SO 11-50-01 ŽST Nezvěstice, překládka kanalizace v km 332,25 a s SO 11-50-04 ŽST Nezvěstice, dešťová kanalizace I/19 v žel. km 332,323.

SO 11-51-02 - ŽST Nezvěstice, překládka vodovodu v km 332,39

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D90 pod železnicí v KÚ Nezvěstice, ve správě KAV Starý Plzenec.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D 90x5,4, délky 41m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN300 v délce 25m. Konce chrániček budou ukončeny v 2 ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

Objekt souvisí s SO 11-52-21 - ŽST Nezvěstice, překládka STL plynovodu v km 332,400, DN 90 PE.

SO 12-51-01 - Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice vodovod

Jde o návrh vodovodu pro TNS Nezvěstice.

Nově navrhované potrubí bude z trubek HDPE 100-RC D63x3,8, délky 49m. Vodovod bude napojen ze stávající studny. Na připojení bude umístěna armaturní šachta min. rozměru 0,9x1,2m s čerpadlem. Šachta bude mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Na připojení bude umístěn ventil. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

SO 12-51-02 - Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka vodovodu v km 334,25

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D160 pod železnicí v KÚ Štáhlavice ve zprávě ČEVAK a.s.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D 160x9,5, délky 32m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN 400 v délce 17m. Konce chrániček budou ukončeny v 2 ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 12-51-03 - Nezvěstice - Starý Plzenec, překládka vodovodu v km 336,02

Jde o překládku křížení vodovodu PVC D160 pod železnicí v KÚ Štáhlavy ve zprávě ČEVAK a.s.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D160x9,5, délky 36m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN 400 v délce 19 m a pod cestu 5m. Konce chrániček budou ukončeny v 2 ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty ve zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600 mm nad terénem. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvězdušňovací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Trasa křížuje i místní komunikaci. Potrubí bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN400, v délce 5,0 m. Stávající křížení se železnicí bude zrušeno.

SO 13-51-01 - ŽST Starý Plzenec, překládka vodovodu v km 338,77

Jde o překládku křížení vodovodu DN 150 pod železnicí v KÚ Starý Plzenec ve správě Vodárna Plzeň a.s.

Nově navrhovaná překládka bude mít samostatné křížení pod železnicí. Překládka bude z trubek HDPE 100-RC D160x9,5, celkové délky 98 m. Potrubí samotného křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chrániče ze sklolaminátu DN400 v délce 38m. Konce chrániček budou ukončeny ve dvou ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m a 1,2x1,5m. Šachty v zpevněných plochách budou mít

poklopy umístěny na úrovni terénu, poklopy šachet ve volném terénu budou umístěny min. 600mm nad terénem. Na začátku a konci křížení, jakož i na odbočení z řadu, budou osazeny uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvětrávací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Překládka si vyžádá i přeložku uzlu pro odbočení z řadu, který bude přesunut do šachty. Všechny armatury budou z tvárné litiny. Stávající křížení se železnicí jakožto i uzel pro odbočení budou zrušeny.

Objekt souvisí s SO 13-52-01 - ŽST Starý Plzenec, překládka NTL plynovodu v km 338,770, DN 150 ocel.

SO 13-51-02 - ŽST Starý Plzenec, překládka vodovodu v km 339,86

Jedná se o překládku křížení vodovodu TVL DN100 pod železnicí v KÚ Starý Plzenec ve správě Vodárna Plzeň a.s.

Nové trasování bude v komunikaci pod rekonstruovaným mostem "Most v EV. km 339,859". Překládka je navržena z trubek TVL DN100, délky 61m. Potrubí v místě křížení pod tělesem železnice bude uloženo v chráničce ze sklolaminátu DN 350 v délce 21m a pod cestu 2m. Konce chrániček budou ukončeny v 2 ŽB revizních šachtách min. rozměru 0,9x1,2m. Šachty v zpevněných plochách budou mít poklopy umístěny na úrovni terénu. Na začátku a konci křížení budou osazeny trasové uzávěry. Ve výškových lomech budou osazeny odvětrávací ventily v nejvyšších a odkalovací ventily v nejnižších bodech. Všechny armatury budou z tvárné litiny.

Objekt souvisí s SO 13-50-03 ŽST Starý Plzenec, překládka kanalizace v km 339,80, a s SO 13-20-03 ŽST Starý Plzenec, most v ev. km 339,859.

Plynovody

SO 04-52-01 Horažďovice předm. - Pačejov, přeložka VTL plynovodu v km 292,89 DN 300 ocel

VTL plynovod DN 300 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 23,50 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v ocelové dvojité chráničce DN 700/500 dlouhé 15,0 m.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 300 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 25,0, dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 04-52-02 Horažďovice předm. - Pačejov, přeložka SKAO Velký Bor v km 293,2

MTO SKAO (malý technický objekt stanice katodické ochrany - kiosek) bude posunut k nové komunikaci pro obsluhu telekomunikačního stožáru (SO 04-30-02). Přípojka nn bud mít nové trasování ze stávajícího připojovacího bodu u sloupu.

S komunikací SO 04-30-02 je v kolizi cca 15 m anodového uzemnění (AU). Z tohoto důvodu musí být AU zkrácena. Aby byly zachovány její parametry, bude v souběhu 15 m se stávající AU položena nová paralelní trubková AU o délce 40 m – AU TU 40-2-219/6,3. Toto řešení s rezervou nahradí zkrácenou část AU.

SO 04-52-03 Horažďovice předm. - Pačejov, ochrana VVTL plynovodů v km 294,790, křížení s komunikací SO 04-30-06

Během stavby komunikace SO 04-30-06 budou plynovody VVTL DN1400,1000 a 800 ochráněny od vlivů stavby položením betonových panelů v místě stavby a průjezdu stavební techniky na trasou vedení potrubí.

SO 06-52-01 Pačejov – Nepomuk, přeložka VTL plynovodu v km 311,670, DN 600 ocel

VTL plynovod DN 600 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 19,0 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v ocelové dvojité chráničce DN 1000/800 dlouhé 15,0 m.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 600 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 23,0 dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 08-52-01 Nepomuk - Blovice, přeložka VTL plynovodu v km 323,800, DN 100 ocel

VTL plynovod DN 100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 24,5 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem vedena po mostě, přeložka bude vedena pod místní komunikací.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 100 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 26,0 dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 09-52-01 ŽST Blovice, přeložka VTL plynovodu v km 325,650, DN 100 ocel

VTL plynovod DN 100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 36,0 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v ocelové dvojité chráničce DN 500/300 dlouhé 33,0 m.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 100 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 25,0, dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 10-52-01 Blovice – Nezvěstice, přeložka VTL plynovodu v km 331,380, DN 100 ocel

VTL plynovod DN 100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 23,0 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v ocelové dvojité chráničce DN 500/300 dlouhé 19,0 m.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 100 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 25,0, dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 14-52-01 Starý Plzenec – Plzeň – Koterov, přeložka VTL plynovodu v km 341,050

VTL plynovod DN 500 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka je navržena v délce 24,0 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v ocelové dvojité chráničce DN 500/300 dlouhé 20,0 m.

Napojení přeložky na stávající VTL plynovod DN 500 bude provedeno technologií stoplování s využitím bypassu v délce 25,0, dimenze bude upřesněna dle průtoku v další fázi projektové dokumentace.

SO 07-52-21 ŽST Nepomuk, přeložka STL plynovodu, DN 100 ocel

Stávající STL plynovod DN 100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn110 je navržena v délce 47,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena přes ŽST Nepomuk (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je zastavěné území. Na p.č. 108 je napojena odbočka OC50, která bude stavebně upravena na PE63 po ul. Tojická v délce 216,0m.

Podchod pod novou tratí bude proveden v dvojité OC chráničce DN200/300 dlouhé 28,0 m.

Napojení přeložky na stávající STL plynovodu PE dn110 bude provedena technologií balonováním s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 08-52-21 Nepomuk - Blovice, přeložka STL plynovodu v km 323,300, DN 50 PE

Stávající STL plynovod PE dn50 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn50 je navržena v délce 32,0 m.

Trať bude v místě křížení s plynovodem v násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn125 dlouhé 19,0 m.

Napojení přeložky na stávající STL plynovodu PE dn50 bude provedena technologií stlačením s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 10-52-21 Blovice - Nezvěstice přeložka plynovodu STL v km 328,650, DN 90 PE

Stávající STL plynovod PE dn90 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn90 je navržena v délce 32,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena pod železničním přejezdem (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je zastavěné území.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn160 dlouhé 19,0 m.

Napojení přeložky na stávající STL plynovodu PE dn90 bude provedena technologií stlačením s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod. Rušený plynovod PE dn90 v délce 90,0m bude odpojen odplyněn a zaslepen.

SO 11-52-21 ŽST Nezvěstice, přeložka STL plynovodu v km 332,400, DN 90 PE

Stávající STL plynovod PE dn90 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn90 je navržena v délce 29,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena přes ŽST Nezvěstice (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je zastavěné území.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn160 dlouhé 27,0 m.

Napojení přeložky na stávající STL plynovodu PE dn90 bude provedena technologií stlačením s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 12-52-21 Nezvěstice - Starý Plzenec, přeložka STL plynovodu v km 336,14 DN 90 PE

Stávající STL plynovod PE dn90 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn90 je navržena v délce 33,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena v zářezu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je zastavěné území.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn160 dlouhé 14,0 m.

Napojení přeložky na stávající STL plynovodu PE dn90 bude provedena technologií stlačením s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 09-52-41 ŽST Blovice, přeložka NTL plynovodu v km 325,050, DN 110 PE

Stávající NTL plynovod OC DN100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn110 je navržena v délce 18,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena v rovině (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je zastavěné území.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn225 dlouhé 14,0 m.

Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn110 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 09-52-42 ŽST Blovice, přeložka NTL plynovodu v km 325,640, DN 100 ocel

Stávající NTL plynovod OC DN100 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí, a i s kolizí se stávající přípojkou kanalizace. Přeložka PE dn125 je navržena v délce 105,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena na násypu (viz podélný profil), z obou stran žel. trati je navržen příkop.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn225 dlouhé 35,5 m.

Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn125 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 13-52-01 ŽST Starý Plzenec, přeložka NTL plynovodu v km 338,770, DN 150 ocel

Stávající NTL plynovod OC DN150 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí. Přeložka PE dn225 je navržena v délce 47,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena na násypu (viz podélný profil), z jedné strany žel. trati je navržen příkop. Na p.č. 256/7 je plynovod zrekonstruován až

k napojení na OC DN300, který bude v délce cca 6,5m zrekonstruován na PE dn355, taktéž bude zrekonstruována druhá odbočka OC DN150 na PE dn225 v délce 3,0m.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn355 dlouhé 29,0 m.

Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn225 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 13-52-02 ŽST Starý Plzenec, přeložka NTL plynovodu v km 339,650, DN 300 ocel

Stávající NTL plynovod OC DN300 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí, a i s kolizí se stávající přípojkou kanalizace. Přeložka PE dn355 je navržena v délce 47,0 m. Přeložka plynovodu v místě křížení s tratí je vedena ve vozovce.

Podchod pod novou tratí bude proveden v PE chrániče dn500 dlouhé 13,0 m.

Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn355 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 13-52-03 ŽST Starý Plzenec, řešení kolize kanalizace a NTL plynovodu

Objekt řeší kolizi ve dvou lokalitách.

Stávající NTL plynovod PE 90 bude přeložen z důvodu kolize s novou kanalizací. Přeložka PE dn90 je navržena v délce 32,0 m, přeložka bude vedena mimo zastavěné území. Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn90 bude provedena technologií stlačením s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

Stávající NTL plynovod OC DN200 resp. OC DN100 bude přeložen z důvodu kolize s novou kanalizací. Přeložka PE dn110 je navržena v délce 8,0 m, přeložka bude vedena pod místní komunikací v zastavěném území. Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu OC DN200 resp OC DN100 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

SO 14-52-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, přeložka NTL plynovodu v km 340,02 DN 200 ocel

Stávající NTL plynovod OC DN200 bude přeložen z důvodu kolize s novou žel. tratí, a i s kolizí se stávající přípojkou kanalizace. Přeložka PE dn225 je navržena v délce 45,0 m. Trať bude v místě křížení s plynovodem vedena po mostě, přeložka bude vedena pod místní komunikací v zastavěném území.

Napojení přeložky na stávající NTL plynovodu PE dn225 bude provedena technologií balonování s využitím bypassu na obou stranách napojení na stávající plynovod.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 04-30-01 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace II/188 v žel. km 293,220

Stavební objekt řeší přeložku komunikace II/188 v žel. ev. km 293,220, nedaleko obce Horažďovice. Přeložka komunikace vyplývá ze změny směrového vedení železniční trati a odstranění kolizního místa, tj. úrovněového křížení se silnicí II. třídy. Ve stávajícím stavu je křížení řešeno železničním přejezdem, který bude zrušen a nově bude vybudováno mimoúrovňové křížení formou podjezdu. Nově budovaný most bude splňovat šířkové uspořádání pro komunikaci II. třídy – S9,5 + oboustranný chodník, podjezdná výška je požadována 4,8 m + rez. 0,15 m. Stávající šíře zpevnění komunikace mimo mostní objekt je 7,50 m. Podél komunikace se nachází nezpevněné sjezdy na soukromé pozemky a odvodňovací příkopy. Stávající autobusové zastávky budou zachovány a upraveny tak, aby splňovaly normu ČSN 73 6425-1. Stavba vyvolá úpravu křižovatky s komunikací III/0301 v délce 121 m. V km 0,04803 vpravo bude napojen nový sjezd účelové komunikace pro přístup na sousední pozemky a k zařízení GSM-R. Celková délka úpravy silnice II/188 je 415 m.

SO 04-30-02 Pačejov - Nepomuk, účelová komunikace GSM-R Velký Bor

Stavební objekt řeší novostavbu účelové komunikace v žel. km 293,200 mezi obcemi Horažďovice a Velký Bor. Nové vybudování účelové komunikace vyplývá ze zahloubení komunikace II/188, kterou řeší objekt SO 04-30-01 a nutnosti přístupu k zařízení GSM-R.

SO 04-30-03 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Horažďovická Lhota

Stavební objekt SO 04-30-03 řeší návrh parkovacích míst na stávající místní komunikaci u nově navržené železniční zastávky Horažďovická Lhota. Objekt SO 04-30-03 se nachází v žel. ev. km 295,100.

SO 04-30-04 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Jetenovice

Stavební objekt SO 04-30-04 řeší návrh parkovacích míst a úpravu části polní cesty u železniční zastávky Jetenovice. Objekt SO 04-30-04 se nachází v žel. ev. km 296,900.

SO 04-30-05 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace v žel. km 293,350

Stavební objekt řeší novou účelovou komunikaci v žel. km 293,350. Vybudováním nové účelové komunikace bude zajištěn přístup na okolní pozemky železniční trati. Celková délka úpravy je 39 m. Účelová komunikace se napojuje na stávající komunikaci III/0301 vedoucí podél stávající železniční tratě.

SO 04-30-06 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950**SO 04-30-06.1 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950 - kraj****SO 04-30-06.2 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 294,950 - město**

Úprava komunikace umožní obsluhu zast. Horažďovická Lhota autobusovou dopravou. Úprava je navržena v délce cca 1,75 km, vozovka odpovídá kategorii S 7,5. Směrově i výškově komunikace sleduje stávající stav. V km 1,506 je navrženo nahrazení stávajícího propustku konstrukcí ze železobetonových rámců světlých rozměrů 2,0 x 1,2 m.

SO 04-30-07 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava komunikace v žel. km 297,000

Předmětem stavebního objektu SO 04-30-07 je zřízení výhybny o délce 20 m na zpevněné polní cestě, jež spojuje jádro obce Jetenovice se stejnojmennou železniční zastávkou.

SO 04-30-08 Horažďovice předm. - Pačejov, zpřístupnění a zajištění pozemku Velký Bor

Předmětem stavebního objektu SO 04-30-08 je vybudování nového přístupu na pozemek p. č. 98, k. ú. Velký Bor u Horažďovic, z komunikace SO 04-30-01, a zajištění svahu pozemku zárubní zdí vzhledem k uvedené komunikaci.

SO 06-30-01 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace III/18614 v žel. ev. km 309,808

Stavební objekt SO 06-30-01 řeší úpravu komunikace III/18614 v žel. ev. km 309,808. Z důvodů podmínky dodržení podjezdové výšky pod mostem SO 06-20-07 min. 4,2 + 0,15 m rezerva, je nutné stávající silnici zahlbout. Stavební objekt se nachází nedaleko obce Mileč. Úprava komunikace vyplývá z vybudování nového mostního objektu. Na objekt bude napojen v km 0,13731 objekt 06-30-03, který řeší napojení sousedních pozemků a parkoviště. Celková délka úpravy je 182 m.

SO 06-30-02 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikace III/ 18615 v žel. ev. km 310,661

Stavební objekt řeší úpravu komunikace III/18615+ v žel. ev. km 310, 661, nedaleko obce Mileč. Úprava komunikace vyplývá z vybudování nového mostního objektu. Nově budovaný most bude splňovat šířkové uspořádání pro komunikaci III. třídy – S7,5 + jednostranný chodník, podjezdová výška je požadována 4,5 m + rez. 0,15m. Celková délka úpravy komunikace je 281 m.

SO 06-30-03 Pačejov - Nepomuk, úprava komunikací zast. Mileč

Stavební objekt řeší stavbu komunikace v žel. ev. km 309, 825, nedaleko obce Mileč. Návrh nové komunikace vyplývá z vybudování nového parkoviště pro 5 vozidel. Stavba se napojuje na pozemní komunikaci III/18614, která bude řešena v rámci objektu SO 06-30-01. Kromě vybudování kolmých parkovacích stání bude součástí objektu hospodářský sjezd na přilehlé pozemky. Komunikace s parkovacími stáními má vazbu na přístupové chodníky k železniční zastávce Mileč. Celková délka úpravy je 36 m.

SO 07-30-01 ŽST Nepomuk, přeložka komunikace III/19114 a 19115 v žel. km 313,326

Součástí stavebního objektu jsou přeložky silnic III/19114 a III/19115 připojení nové průmyslové zóny ve Dvorci, která je součástí platného územního plánu Města Nepomuk. Účelem přeložek je nasměrování budoucí nákladní dopravy mimo centrum (zastavěnou obytnou část) Dvorce a Nepomuku.

Požadavky na návrh trasy vycházely z návrhu silnice v odpovídající kategorii dle kategorizace silniční sítě (S 7,5/90) včetně respektování okolní stávající zástavby, resp. jejich sjezdů. V návaznosti na stávající a budoucí zástavbu (zastavitelné území dle ÚPD) byly úseky přeložek silnic navrženy v intravilánové úpravě dle kategorie MS2 11/7,5/50 pro III/191 14 a MS2 11/8/50 pro III/191 15.

SO 07-30-02 ŽST Nepomuk, úprava místních komunikací v žel. km 313,326

Součástí stavebního objektu jsou doprovodné chodníky pro pěší a smíšená stezka pro pěší a cyklisty v návaznosti na přeložky silnic III/19114 a III/19115, které jsou řešené v rámci SO 07-30-01. Součástí SO 07-30-02 je zaslepení stávající silnice III/19115 (Tojická ul.) v prostoru rušeného úrovnového železničního přejezdu a propojovací chodník z tohoto místa směrem na smíšenou stezku pro pěší a cyklisty navrženou pod nový železniční mostem (SO 07-20-01), který zajistí mimoúrovňové křížení s dráhou. Součástí úprav jsou i sjezdy do přilehlých areálů na silnici III/19115 (Tojická ul.).

SO 07-30-03 ŽST Nepomuk, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 313,290 - 313,330

Součástí stavebního objektu je přeložka účelová komunikace (dále jen „ÚK“), která zpřístupňuje zemědělsky obhospodařované pozemky „Na hořejších“

SO 08-30-01 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11747 v žel. ev. km 314,791

Úprava komunikace III/11747, SO 08-30-01, je vyvolaný objekt stavby Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo). Objekt SO 08-30-01 se nachází v žel. ev. km 314, 791, nedaleko obce Nepomuk. Úprava komunikace vyplývá z vybudování nového mostního objektu. Stávající most má světlou šířku 3,80 m a výšku 3,70 m. Nově budovaný most bude splňovat šířkové uspořádání pro komunikaci III. třídy – S7,5 + jednostranný chodník, podjezdná výška je požadována 4,5 m + rez. 0,15m. Stávající šíře zpevnění komunikace mimo mostní objekt je 5,00m. Podél komunikace se nachází nebezpečné sjezdy na soukromé pozemky a odvodňovací příkopy. Celková délka úpravy je 70 m.

SO 08-30-02 Nepomuk - Blovice, úprava místní komunikace v žel. km 316,750

Úprava polní cesty, SO 08-30-02, je vyvolaný objekt stavby Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo). Objekt SO 08-30-02 se nachází v žel. ev. km 316,750, u obce Srby. Úprava komunikace vyplývá z rozšíření železničního tělesa a nové železniční zastávky Srby. Úprava vede částečně ve stávající stopě polní cesty, v km 0,072 – km 0,198 je vybočena ze stávající stopy, z důvodu umístění nástupních ploch zast. Srby. Polní cesta je navržena v kategorii P4/20. Celková délka úpravy je 198 m.

SO 08-30-03 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600**SO 08-30-03.1 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600 - kraj****SO 08-30-03.2 Nepomuk - Blovice, přeložka komunikace III/11745 v žel. km 316,850 - 317,600 - obec**

Přeložka komunikace III/11745 SO 08-30-03, je vyvolaný objekt stavby Modernizace tratě Horažďovice před. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo). Objekt SO 08-30-03 se nachází v žel. ev. km 316,900 až km 317,750, u obce Srby. Přeložka komunikace je nutná z důvodu rozšíření železničního tělesa a z rušení stávajícího železničního přejezdu v km 317,232 z důvodu zvýšení bezpečnosti. Přeložka je vedena pod mostním objektem pod železniční tratí v km 317,00. Komunikace je navržena v kategorii S7,5/50. Celková délka přeložky je 960 m.

SO 08-30-04 Nepomuk - Blovice, úprava komunikací zast. Srby

Stavební objekt řeší úpravu polní cesty u železniční zastávky Srby, v žel. ev. km 316, 865. Polní cesta je navržena jako zpevněná v kategorii P4 s odstavným parkovištěm pro 5 osobních vozidel. Celková délka úpravy je 160 m.

SO 08-30-06 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703**SO 08-30-06.1 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703 - kraj****SO 08-30-06.2 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace III/11745 v žel. ev.km 320,703 - obec**

Stavební objekt řeší úpravu komunikace III/11745 v žel. ev. km 320,703, v obci Ždírec. Úprava vyplývá z vybudování nového mostního objektu SO 08-20-07 a dodržení podjezdné výšky. Celková délka úpravy je 122 m.

SO 08-30-07 Nepomuk - Blovice, úprava polní cesty žel. km 320,800 - 320,900

Úprava polní cesty SO 08-30-07, je vyvolaný objekt stavby Modernizace tratě Horažďovice před. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo). Objekt SO 08-30-07 se nachází v žel. ev. km 320,800 – 320,900, u obce Ždírec. Úprava vyplývá z rozšíření železničního tělesa v daném úseku. Polní cesta je navržena v kategorii P4/20. Celková délka úpravy je 186 m.

SO 08-30-08 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00**SO 08-30-08.1 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00 - kraj****SO 08-30-08.2 Nepomuk - Blovice, úprava komunikace II/117 v žel. km 324,700 - 325,00 - město**

Stavební objekt řeší přeložku komunikace II/117 v žel. ev. km 324,700 – 325,000 v obci Blovice. Přeložka komunikace vyplývá z modernizace stávajícího železničního přejezdu a přeložkou železniční trati. Z toho důvodu je potřeba přeložit silnici II/117. Stávající šíře zpevnění komunikace se rovná 6,50m. Nový návrh bude splňovat šířkové uspořádání pro komunikace II. třídy. Podél komunikace se nachází nezpevněné sjezdy na soukromé pozemky. Celková délka úpravy je 302 m.

SO 08-30-10 Nepomuk - Blovice, svodidlo v žel. km 318,600 - 318,700

Stavební objekt řeší doplnění ocelového jednostranného svodidla na silnici III/11745 mezi obcemi Srby a Mytí. Důvodem pro jejich doplnění je posun polohy nově projektované železniční dráhy blíže ke stávající silnici III/11745. Svodidlo bude umístěno ve směru jízdy Mytí – Srby vlevo v pravostranném oblouku (cca v žel. km 318,630- 318,760). V místě osazení nového svodidla se nachází stávající ocelové svodidlo, které bude prodlouženo o dalších 100 směrem k obci Mytí.

SO 09-30-01 ŽST Blovice, zpevněné plochy

Stavební objekt 09-30-01 řeší úpravu zpevněných ploch v železniční stanici Blovice. Objekt SO 09-30-01 se nachází v žel. ev. km 325,300 – 325,500. Úprava zpevněných ploch vyplývá z vybudování nového objektu nástupiště v železniční stanici Blovice.

SO 09-30-02 ŽST Blovice, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 325,100 - 325,750

Stavební objekt 09-30-02 řeší úpravu účelové komunikace v žel. ev. km 325,100 – 325,75. Z důvodů rozšíření objektu železniční trati, je nutno upravit směrové vedení stávající komunikace. Objekt je výškově i směrově napojen na objekt SO 09-30-03. Celková délka úpravy je 677 m.

SO 09-30-03 ŽST Blovice, úprava komunikace II/178 v žel. ev. km 325,750

Stavební objekt 09-30-03 řeší úpravu komunikace II/178 v žel. ev. km 325,750. Z důvodu podmínky dodržení stávající podjezdné výšky nutno stávající silnici zahloubit. Stávající podjezdná výška je 3,68 m. Zahloubení bude mít vliv na napojení účelové komunikace v km 0,052, která je řešena v rámci objektu SO 09-30-02. Celková délka úpravy je 64 m.

SO 10-30-01 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150**SO 10-30-01.1 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150 – kraj****SO 10-30-01.2 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1777 v žel. km 326,975 - 327,150 - město**

Stavební objekt řeší úpravy komunikace III/1777, v žel. ev. km 327,000 – 327,150, mezi obcemi Blovice a Zdemyslice a úpravu účelové komunikace napojující se na silnici III/1777 u chatové oblasti Chudinka spadající pod obec Blovice. Úprava vyplývá z rozšíření železničního tělesa směrem na komunikaci. Celková úprava silnice III/1777 je 132 m a účelové komunikace 99 m.

SO 10-30-02 Blovice-Nezvěstice, úprava komunikace III/1778 v žel. km 327,940

Stavební objekt řeší úpravu komunikace III/1778, která se nachází v žel. ev. km 327,940, nedaleko obce Zdemyslice. Úprava komunikace spočívá ve směrovém narovnání trasy tak, aby komunikace splňovala kritéria na návrhovou rychlost $v_n = 90$ km/h. Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/90. Celková délka úpravy je 500 m.

SO 10-30-03 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 327,575 - 327,920

Stavební objekt řeší zřízení nové místní komunikace pro přístup do chatové osady, náhradou za zrušený přejezd. Délka komunikace je cca 350m šířka 4,0m. Komunikace bude vedena po stávajícím drážním tělese, které bude opuštěno. Komunikace bude vybavena výhybnami.

SO 10-30-04 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 328,575 - 329,320

Stavební objekt řeší přeložku místní komunikace v prostoru Zdemyslice – Štěrkovna. Původní komunikace bude dotčena přeložkou železniční tratě. Nová komunikace délky cca 870m šířky 4,0m bude vybaveny výhybnami.

SO 10-30-05 Blovice-Nezvěstice, místní komunikace v žel. km 330,460 - 331,025

Stavební objekt řeší novostavbu účelové komunikace pro zpřístupnění pozemků poté co bude zrušen přejezd v ev. km 330,454. Délka komunikace je 565m, šířka 4,0m. Komunikace bude vybavena výhybnami.

SO 10-30-06 Blovice-Nezvěstice, účelová komunikace v žel. km 331,240 - 331,480

Stavební objekt řeší přeložku účelové komunikace vedoucí ke strážnímu domku. Původní komunikace bude dotčena přidáním druhé traťové koleje. Nová komunikace bude délky cca 250m, šířky 3,5m. bude vybaveny výhybnami.

SO 11-30-01 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace III/1774 v žel. ev. km 332,247

Stavební objekt řeší úpravu komunikace III/1774, v žel. ev. km 332,247 v obci Olešná. Úprava vyplývá z rozšíření železničního tělesa a výstavby nového mostního objektu. Celková úprava je 95 m.

SO 11-30-02 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313**SO 11-30-02.1 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313 - ŘSD****SO 11-30-02.2 ŽST Nezvěstice, úprava komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313 - obec**

Stavební objekt řeší úpravu komunikace I/19 v žel. ev. km 332,313 v obci Olešná. Úprava vyplývá z rozšíření železničního tělesa a mostního objektu. Celková délka úpravy je 120 m.

SO 11-30-04 ŽST Nezvěstice, komunikace pro pěší 324,440 – podchod

Stavební objekt řeší novostavbu chodníku, který propojuje místní komunikaci s nově navrženým nástupištěm a podchodem v ŽST Nezvěstice. Objekt SO 11-30-04 se nachází mezi žel. ev. km 332,440 a podchodem v ŽST Nezvěstice. Návrh komunikace vyplývá z potřeby vybudování pěší návaznosti mezi ŽST Nezvěstice a západní částí obce. Komunikace zajistí dostupnost z nádraží směrem k silnici I/19. Nově budovaná komunikace bude splňovat šířkové uspořádání pro komunikace pro pěší a je navržena pro bezbariérové užívání. Celková délka úpravy je 68 m.

SO 12-30-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikací zast. Šťáhlavy

Stavební objekt řeší úpravu komunikace mezi výstupem z podchodu a Hraběcí cestou. Komunikace se zpevněným povrchem, délky 270m, bude široká 3,50m.

SO 12-30-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava místní komunikace žel. km 336,200 - 336,440

Stavební objekt řeší úpravu účelové komunikace podél železniční trati v žel. ev. km 336,200 – 336,440, v obci Šťáhlavy. Úprava komunikace vyplývá z rozšíření železničního tělesa. Stávající komunikace se nachází v místě, kde je navržena rekonstrukce železniční trati. Celková délka úpravy je 233 m.

SO 12-30-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikace III/18024 v žel. ev. km 336,440

Stavební objekt řeší úpravu komunikace III/18024 pod novým železničním mostem v žel. ev. km 336,440 v obci Šťáhlavy. Úprava vyplývá z rozšíření železničního tělesa. Celková úprava je 72 m.

SO 12-30-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava komunikací TNS Nezvěstice

Stavební objekt řeší rekonstrukci areálových komunikací TNS Nezvěstice v žel. ev. km 334,234 u obce Šťáhlavice.

SO 12-30-05 Nezvěstice - Starý Plzenec, přístupové komunikace do podchodu v km 337,039

Stavební objekt SO 12-30-05 řeší novostavbu komunikace pro zajištění mimoúrovňové provozu cyklistů a pěších u hřbitova Šťáhlavy. V budoucnu se očekává, že podchod budou využívat cyklisti, z toho důvodu byly navrženy rampy místo schodišť. Při návrhu byla respektována minimální světlá výška dle ČSN 73 6201, která činí 2,5 m. V místech, kde by svah zasahoval do areálu hřbitovu a do vodního toku, budou vybudovány zárubní zdi. Celková délka komunikace je 140 m.

SO 13-30-01 ŽST Starý Plzenec, místní komunikace v žel. km 339,030

Stavební objekt SO 13-30-01 řeší novostavbu místní komunikace ve městě Starý Plzenec. Z důvodu zrušení železničního přejezdu v žel. ev. km 338,774 km, je navržena nová komunikace spojující ulice Smetanova a Mikoláše Alše. Komunikace je vedena pod železničním mostem v žel. ev. km 339,030. Celková délka nové místní komunikace je 383 m.

SO 13-30-02 ŽST Starý Plzenec, zpevněné plochy

Stavební objekt SO 13-30-02 řeší vybudování zpevněné plochy pro překladiště podél slepé koleje v žel. ev. km 339,100 – 339,300 na nádraží Starý Plzenec a přístupovou komunikaci na tuto plochu. Celková délka úpravy je 233 m.

SO 13-03-04 ŽST Starý Plzenec, úprava účelové komunikace v žel. ev. km 339,859

Stavební objekt řeší úpravu komunikace pro pěší v podchodu pod železniční tratí v žel. ev. km 339,859 a v navazujících úsecích podél trati ve městě Starý Plzenec. V trase chodníku je vedena Naučná stezka Staroplzeňská. Celková délka úpravy je 150 m.

SO 13-30-05 ŽST Starý Plzenec, úprava místní komunikace v žel. km 338,800

Součástí stavebního objektu je úprava navazujících komunikací na navržený podchod pro pěší (SO 13-20-04), který ruší stávající železniční přejezd P1202 v km 338,774. Úpravy v rámci SO 13-30-05 zahrnují ulice Kollárova, Pod Tratí a Podskalí.

Úprava MK Kollárova zahrnuje návrh chodníku pro pěší šířky 3 m v návaznosti na západní vstup do navrženého podchodu pro pěší. Vlastní zaslepení MK Kollárova je řešeno návrhem podchodu pro pěší, před kterým vznikne obratiště pro nákladní vozidla délky 10 m.

Úprava MK Pod Tratí a Podskalí je navržena v návaznosti na východní vstup do navrženého podchodu pro pěší. Obě komunikace jsou navrženy s obousměrnou organizací dopravy, jejich vzájemné propojení je ale navrženo jen s jednosměrnou organizací dopravy směrem od MK Podskalí do MK Pod Tratí. Pro obratiště na MK Pod Tratí bude využíván uliční prostor před č. parc. st. 1646 k.ú

Starý Plzenec, kde je šířka stávajícího uličního prostoru cca 15 m. Na této ploše bylo vlečnými křivkami prověřeno obrácení nákladního vozidla délky 10 m.

SO 14-30-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021**SO 14-30-01.1 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021 - kraj****SO 14-30-01.2 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava komunikace II 180 v žel. ev. km 340,021 - město**

Stavební objekt 14-30-01 řeší úpravu komunikace II/180 v žel. ev. km 340,021 úpravu okolí podjezdu, ulice Jungmannova, Štěnovická a Krátká. Z důvodu podmínky dodržení podjezdné výšky pod mostem SO 14-20-01 min. 4,70 m + 0,15 m rezerva, je nutné stávající silnici zahloubit. Toto bude mít vliv na křižovatky silnice II/180 s ulicemi Jungmannova a Štěnovická. Z důvodu velkých podélných sklonů nebude možné tyto ulice na silnici II/180 napojit, proto budou zaslepené a napojení oblasti na silnici II/180 bude realizováno dvěma nově navrženými ulicemi. Celková délka úpravy silnice II/180 je 170 m. Ulice Štěnovická bude zaslepena v místě stávajícího příjezdu k plynovodní rozvodně. Ulice Jungmannova bude nově napojena na silnici II/180 cca 40m západněji. Ulice Krátká bude v celé délce zrekonstruována.

SO 14-30-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava polní cesty v žel. km 342,950 - 343,190

Stavební objekt řeší úpravu účelové komunikace v délce 310 m šíře 3,50m v těsném souběhu s železniční tratí.

SO 14-30-03 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, svodidlo v žel. km 340,325 - 340,440

Stavební objekt řeší doplnění ocelového jednostranného svodidla na místní komunikaci v ulici Úzká ve městě Starý Plzenec. Důvodem pro jejich doplnění je umístění nově projektované železniční koleje a zařízení, které slouží k jejímu odvodnění blíže ke stávající místní komunikaci. Svodidlo bude umístěno ve směru staničení žel. km vpravo (cca v žel. km 340,325-340,440).

SO 14-30-04 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava polní cesty v žel. km 342,000 - 342,520

Součástí stavebního objektu je vyvolaná přeložka stávající jednopruhové obousměrné polní cesty mimo navržené zemní těleso nového železničního spodku v žel. km 342,000 - 342,520. Dále úpravy řeší rozmístění výhyben a osazení svodidel.

D.2.1.9 Kabelovody, kolektory**SO 07-40-01 ŽST Nepomuk, kabelovod****SO 08-40-01 Zast. Ždírec u Plzně, kabelovod****SO 09-40-01 ŽST Blovice, kabelovod****SO 11-40-01 ŽST Nezvěstice, kabelovod****SO 12-40-01 TNS Nezvěstice, kabelovod****SO 12-40-02 Zast. Štáhlavy, kabelovod****SO 13-40-01 ŽST Starý Plzenec, kabelovod**

Ve stanicích Nepomuk, Blovice, Nezvěstice, Starý Plzenec, v zastávkách Ždírec u Plzně a Štáhlavy a v TNS Nezvěstice je pro podzemní vedení hlavní kabelové trasy navržen kabelovod. Kabelovod propojí zhlaví stanic s technologickými prostory a nástupišti. V TNS kabelovod propojí jednotlivé technologické objekty. Kabelovod je navržen z multikanálových prvků o základním rozměru 40 x 40 cm s 9 otvory.

D.2.1.10 Protihlukové stěny

SO 08-27-01 Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 315,400 - 315,435 (P)

SO 08-27-02 Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 319,650 - 319,695 (P)

SO 08-27-03 Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 324,753 - 324,783 (L)

SO 10-27-01 Blovice - Nezvěstice, protihluková stěna v km 327,486 - 327,576 (L)

Protihlukové stěny (PHS) jsou navrženy na základě akustické studie trati a jejího okolí. Akustická (hluková) studie se zabývala přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí této tratě po dokončení stavby a předkládá řešení snížení hlukového zatížení v případech, kdy jsou v chráněných venkovních prostorech a venkovních prostorech stavby překračovány hygienické limity hluku.

Ze studie vyšla potřeba umístit PHS ve čtyřech místech, výšky navržených PHS jsou 1,5 až 2,0 m. Výšky a umístění PHS je popsáno v níže uvedené tabulce.

D.2.1.10	Protihlukové stěny	délka [m]	výška [m]	strana ve směru st.	povrch
SO 08-27-01	Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 315,400 - 315,435 (P)	35	1,5	P	ABS
PHS 1 – umístěna nahoře na hraně zářezu podél pozemku p.č.st. 50, k.ú. Srby nad Úslavou, výška stěny od terénu					
SO 08-27-02	Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 319,650 - 319,695 (P)	45	1,5	P	ABS
PHS 2 – umístěna standardně ve vzdálenosti 3,5 m od osy koleje, výška stěny je uvedena od temene kolejnice					
SO 08-27-03	Nepomuk - Blovice, protihluková stěna v km 324,753 - 324,783 (L)	30	1,5	L	ABS/ABS
PHS 3 – umístěna na zárunní zdi v km 324,696 - 324,960 (L) SO 08-24-04, výška stěny od římsy					
SO 10-27-01	Blovice - Nezvěstice, protihluková stěna v km 327,486 - 327,576 (L)	90	2	L	ABS
PHS 4 – umístěna standardně ve vzdálenosti 3,5 m od osy koleje, výška stěny je uvedena od temene kolejnice					
Poznámka: ABS stěna pohltivá (absorpční) ze strany přivrácené ke zdroji hluku, ABS/ABS stěna pohltivá z obou stran.					

Pohltivou výplň stěn tvoří panely s absorbérem v kategorii zvukové pohltivosti A3 s železobetonovým soklem proměnné výšky. Na zdi je stěna tvořena panely s absorbérem v kategorii zvukové pohltivosti A3 oboustranným.

Nosnou konstrukci PHS tvoří železobetonové sloupky osazené v osově vzdálenosti zpravidla 4,1 m, na mostech ocelové sloupky v osově vzdálenosti 2,0 m. Sloupky jsou vetknuty do hlav železobetonových pilot hlubinného založení s nabetonovanou hlavou výšky 800 mm, na zdi jsou upevněny na římsy přes patní plechy.

PHS jsou kratší než 300 m nemají proto únikové východy.

b) D.2.2. Pozemní stavební objekty

D.2.2.1 Pozemní objekty budov

SO 07-61-01 ŽST Nepomuk, úprava výpravní budovy

Návrh nového řešení budovy spočívá hlavně v ubourání stávající přístavby a ve stejném prostoru bude vybudována nová přístavba prostor pro novou technologii, včetně všech jejích požadavků. Dále pak v úpravě stávajících prostor přízemí výpravní budovy.

V 1.NP (přízemí) stávající budovy jsou navrženy nové sociální zařízení (vč. bezbariérového) pro cestující v místech původní dopravní kanceláře a „vyčištění“ již nepoužívaných prostor po stávající technologii a vzniknou tak nové prostory pro kanceláře. Dále zůstává čekárna a pokladna se soc. zař. pro zaměstnance.

Technologický objekt je navržen jednopodlažní se zapuštěným technologickým prostorem pro kabelová vedení. Tvar objektu je obdélníkový s plochou střechou. Obvodové zdivo tl. 400 mm bude z keramických bloků, vnitřní dělicí konstrukce budou provedeny z keramického zdiva tl. 200 mm. Strop z předpjatých stropních panelů. Založeno na železobetonové základové desce uložené na roznášecím šterkovém loži o mocnosti 400 mm. Celý objekt bude zateplen.

SO 07-61-02 ŽST Nepomuk, technologická budova

V ŽST Nepomuk bude jižně od stávající výpravní budovy realizována nová technologická budova. Budova je navržena jako přízemní o rozměrech 17,5m x 8,0m. Budova bude zděná, s plochou střechou. Přístup k budově bude z prostoru obratiště BUS a z kolejiště.

SO 08-61-01 Nepomuk - Blovice, úprava výpravní budovy zast. Ždírec u Plzně

Stávající dopravní kancelář a technologická místnost bude vyklizena a stavebně začistěna.

SO 09-61-01 ŽST Blovice, úprava výpravní budovy

V 1.NP (přízemí) jsou v novém stavu navrženy technologické prostory, čekárna s pokladnou a soc. zařízení pro cestující. Bude zde umístěna technologie zabezpečovacího zařízení (stavědlová ústředna), sdělovacího zařízení a rozvodny nn. Z důvodu jejich umístění v 1.NP, bude nutné zrušit stávající byty v 2.NP, aby nemohlo dojít k poškození zařízení od zatékání vody apod. Dispozice v 1.PP zůstává beze změn.

SO 11-61-01 ŽST Nezvěstice, úprava výpravní budovy

Návrh nového řešení budovy spočívá v úpravě stávajících prostor přízemí výpravní budovy. Stávající prostory dopravní kanceláře budou z důvodu nevyužitelnosti vymístěny od stávající technologie. V 1.NP (přízemí) stávající budovy je navržena kancelář v místech původní dopravní kanceláře. Dále zůstává čekárna a pokladna a stávající soc. zař. pro zaměstnance i cestující. V rámci dotčených prostor 1 .NP jsou navrženy nové povrchové úpravy stěn, podlah, nová stavební elektroinstalace vč. osv. těles, úpravy vytápění. Veřejnosti přístupné prostory jsou řešeny bezbariérově (čekárna, soc. zař), čímž je splněno hyg. minimum.

SO 11-61-02 ŽST Nezvěstice, úprava budovy ATÚ

V 1.NP (přízemí) jsou v novém stavu navrženy technologické prostory, bude zde umístěna technologie zabezpečovacího zařízení (stavědlová ústředna), sdělovacího zařízení a rozvodny NN. Z důvodu jejich umístění v 1.NP, bude nutné zrušit stávající byt ve 2.NP, aby nemohlo dojít k poškození zařízení od zatékání vody apod. Dispozice v 1.PP zůstává beze změn.

SO 12-61-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava budovy zast. Štáhlavy

Stávající dopravní kancelář bude vyklizena a stavebně začistěna.

SO 13-61-01 ŽST Starý Plzenec, úprava výpravní budovy

Návrh nového řešení budovy spočívá v ubourání stávající jižní přístavby, ve stejném prostoru bude vybudována nová moderní přístavba pro novou technologii, včetně všech jejích požadavků. Dále pak v úpravě stávajících prostor přízemí výpravní budovy.

V 1.NP (přízemí) stávající budovy jsou navržena nová sociální zařízení (vč. bezbariérového) pro Cestující. Po vyklizení již nepoužívaných prostor po stávající technologii vzniknou nové prostory pro kanceláře. Dále zůstává čekárna a pokladna se soc. zař. pro zaměstnance.

Nový technologický objekt je navržen jednopodlažní se zapuštěným technologickým prostorem pro kabelová vedení. Tvar objektu je obdélníkový s plochou střechou.

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky

SO 04-62-01 Horažďovice předm. – Pačejov, přístřešky zast. Horažďovická Lhota

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,190 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 04-62-02 Horažďovice předm. – Pačejov, přístřešky zast. Jetenovice

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,190 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 06-62-01 Horažďovice předm. – Pačejov, přístřešky zast. Nekvasov

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 8,270 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 06-62-02 Horažďovice předm. – Pačejov, přístřešky zast. Mileč

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,190 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 07-62-01 ŽST Nepomuk, zastřešení nástupišť

Jsou navržena zastřešení vstupních schodišť a ramp do podchodu. Dále jsou navržena zastřešení ostrovních nástupišť pomocí zastřešení typu jednoduchá ocelová vlašťovka. Rozměry zastřešení jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících.

Zastřešení ramp a schodišť je ocelovou rámovou konstrukcí. Zastřešení je kotveno k žb konstrukci podchodů příp. k žb patkám. Zastřešení je navrženo v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je cca 3,0 m. Minimální podchodná výška je 2,6 m. Povrch stěn je navržen z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Ve střeše jsou navrženy prosvětlovací pásy z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je navržena v jednostranném spádu 8,7 %. Odvodnění je krajním žlabem, který je napojen na dešťové svody zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (řeší samostatný SO). U některých ramp a schodišť je prostor mezi rampou a schodištěm

využit pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem.

Zastřešení ostrovních nástupišť je řešeno ocelovou vlašťovkou s jedním středovým sloupem. Vlašťovka je navržena v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je 8,0 m. Minimální podchodná výška je 2,5 m pod informační systém (příp. orientační systém). Uložení je na základové patky příp. zídky ramp. Střeška je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Spád střešky je 8,7 %. Příčné nosníky jsou opatřeny obkladem (plný plech, alt. děrovaný plech příp. tahokov). Odvodnění je středovým žlabem, který je napojen na dešťové svody a jsou zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (kanalizaci řeší samostatný SO). Dešťový žlab a kabelové žlaby opatřeny opláštěním

- zastřešení vstupu do podchodu u koleje č.7 má rozměry: **15,95 x 10,84 + 29,02 x 4,94 m**
- vlašťovka na nástupišti č. 1 má rozměry: **36,0 x 5,48 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí schodiště na nástupišti č.1 má rozměry: **12,47 x 2,69 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí schodiště na nástupišti č.2 má rozměry: **12,84 x 3,09 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy na nástupišti č.2 má rozměry: **42,68 x 2,69 m**
- vlašťovka na nástupišti č. 2 má rozměry: **36,0 x 7,0 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy a schodiště na nástupišti č.3 má rozměry: **64,84 x 2,69 + 15,39 x 2,25 m**

SO 08-62-01 Nepomuk - Blovice, přístřešky zast. Srby

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,190 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 08-62-02 Nepomuk - Blovice, přístřešky zast. Ždírec u Plzně

Jsou nevrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 4,190 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 09-62-01 ŽST Blovice, zastřešení nástupišť

Jsou navržena zastřešení vstupních schodišť a ramp do podchodu. Dále je navrženo zastřešení ostrovního nástupiště pomocí zastřešení typu jednoduchá ocelová vlašťovka. Rozměry zastřešení jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících.

Zastřešení ramp a schodišť je ocelovou rámovou konstrukcí. Zastřešení je kotveno k žb konstrukci podchodů příp. k žb patkám. Zastřešení je navrženo v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je cca 3,0 m. Minimální podchodná výška je 2,6 m. Povrch stěn je navržen z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střeška je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Ve střeše jsou navrženy prosvětlovací pásy z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střeška je navržena v jednostranném spádu 8,7 %. Odvodnění je krajním žlabem, který je napojen na dešťové svody zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (řeší samostatný SO). U ramp a schodiště je prostor mezi rampou a schodištěm využit pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem.

Zastřešení ostrovního nástupiště je řešeno ocelovou vlašťovkou s jedním středovým sloupem. Vlašťovka je navržena v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je 8,0 m. Minimální podchodná výška je 2,5 m pod informační systém (příp. orientační systém). Uložení je na základové patky příp. zídky ramp. Střeška je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Spád střešky je 8,7 %. Příčné nosníky jsou opatřeny obkladem (plný plech, alt. děrovaný plech příp. tahokov). Odvodnění je středovým žlabem, který je napojen na dešťové svody a jsou zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (kanalizaci řeší samostatný SO). Dešťový žlab a kabelové žlaby opatřeny opláštěním

- zastřešení vstupu do podchodu u koleje č.3 má rozměry: **16,69 x 3,18 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy na nástupišti č.2 má rozměry: **53,45 x 2,78 m**
- vlašťovka na nástupišti č. 2 má rozměry: **28,0 x 5,88 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy a schodiště u nástupiště č.1 má rozměry: **48,91 x 5,88 + 8,44 x 3,18 m**

SO 10-62-01 Blovice – Nezvěstice, přístřešky zast. Zdemyslice

Jsou navrženy dva ocelové montované typové přístřešky. Přístřešky budou uloženy na žb základovou desku. Rozměry přístřešků jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešky budou mít rozměry 8,270 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střešní krytina je z trapézového plechu. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliárem dle TSI.

SO 11-62-01 ŽST Nezvěstice, zastřešení nástupišť

Jsou navržena zastřešení vstupních schodišť a ramp do podchodu. Dále je navrženo zastřešení ostrovního nástupiště pomocí zastřešení typu jednoduchá ocelová vlašťovka. Na nástupišti u koleje 6a je navržen jeden ocelový typový přístřešek. Rozměry zastřešení jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících.

Zastřešení ramp a schodišť je ocelovou rámovou konstrukcí. Zastřešení je kotveno k žb konstrukci podchodů příp. k žb patkám. Zastřešení je navrženo v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je cca 3,0 m. Minimální podchodná výška je 2,6 m. Povrch stěn je navržen z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střeška je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Ve střeše jsou navrženy prosvětlovací pásy z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střeška je navržena v jednostranném spádu 8,7 %. Odvodnění je krajním žlabem, který je napojen na dešťové svody zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (řeší samostatný SO). U některých ramp a schodišť je prostor mezi rampou a schodištěm využít pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem. U krajního nástupiště č.3 je navržen výstup rampou a schodištěm, toto schodiště vede na nástupiště a dále pokračuje do úrovně místní komunikace. Zastřešení schodiště je tedy nejen v úrovni nástupiště ale i v úrovni místní komunikace.

Zastřešení ostrovního nástupiště je řešeno ocelovou vlašťovkou s jedním středovým sloupem. Vlašťovka je navržena v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je 8,0 m. Minimální podchodná výška je 2,5 m pod informační systém (příp. orientační systém). Uložení je na základové patky příp. zídky ramp. Střeška je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Spád střešky je 8,7 %. Příčné nosníky jsou opatřeny obkladem (plný plech, alt. děrovaný plech příp. tahokov). Odvodnění je středovým žlabem, který je napojen na dešťové svody a jsou zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (kanalizaci řeší samostatný SO). Dešťový žlab a kabelové žlaby opatřeny opláštěním.

- zastřešení přístupu schodištěm na nástupiště z úrovně místní komunikace: **16,34 x 2,78 m**
- zastřešení vstupu do podchodu u 3. nástupiště má rozměry: **75,98 x 2,42 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy na ostrovním nástupišti č.2 má rozměry: **46,87 x 2,49 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí schodiště na ostrovním nástupišti č.2 má rozměry:

23,54 x 2,49 m

- vlašťovka na ostrovním nástupišti č. 2 má rozměry: **28,0 x 6,86 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy a schodiště u nástupiště č.1 má rozměry:
10,33 x 2,78 + 16,14 x 1,8 + 41,71 x 5,08 m

Přístřešek na nástupišti u koleje č.6a je navržen ocelový montovaný typový přístřešek. Přístřešek bude uložen na žb základovou desku. Rozměry přístřešku jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících. Přístřešek bude mít rozměry 8,270 x 2,760 m. Podchodná výška přístřešku je minimálně 2,25 m. Střecha je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Opláštění zadní boční stěny a celé zadní stěny je z hustě perforovaného plechu. Přední boční stěny jsou navrženy z ocelových žaluzií. Odvodnění dešťových vod je řešeno skapáváním na terén. Přístřešek je umístěn na rozšířené ploše nástupiště. Přístřešky budou vybaveny mobiliářem dle TSI.

SO 12-62-01 Nezvěstice – Starý Plzenec, přístřešky zast. Štáhlavy

Jsou navržena zastřešení vstupních schodišť a rampy do podchodu. Rozměry zastřešení jsou navrženy dle špičkové frekvence cestujících.

Zastřešení rampy a schodišť je ocelovou rámovou konstrukcí. Zastřešení je kotveno k žb konstrukci podchodů příp. k žb patkám. Zastřešení je navrženo v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je cca 3,0 m. Minimální podchodná výška je 2,6 m. Povrch stěn je navržen z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Ve střeše jsou navrženy prosvětlovací pásy z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je navržena v jednostranném spádu 8,7 %. Odvodnění je krajním žlabem, který je napojen na dešťové svody zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (řeší samostatný SO). U rampy a schodiště u koleje č.1 je prostor mezi rampou a schodištěm využit pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem. U schodiště u koleje č.2 je prostor za schodištěm využit pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem.

SO 13-62-01 ŽST Starý Plzenec, zastřešení nástupišť

Jsou navržena zastřešení vstupních schodišť a ramp do podchodu. Dále je navrženo zastřešení ostrovního nástupiště pomocí zastřešení typu jednoduchá ocelová vlašťovka.

Zastřešení ramp a schodišť je ocelovou rámovou konstrukcí. Zastřešení je kotveno k žb konstrukci podchodů příp. k žb patkám. Zastřešení je navrženo v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je cca 3,0 m. Minimální podchodná výška je 2,6 m. Povrch stěn je navržen z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Hydroizolační vrstva je tvořena profilovaným trapézovým plechem. Ve střeše jsou navrženy prosvětlovací pásy z bezpečnostního lepeného skla se sítotiskem. Střecha je navržena v jednostranném spádu 8,7 %. Odvodnění je krajním žlabem, který je napojen na dešťové svody zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (řeší samostatný SO). U nového krajního nástupiště je prostor mezi rampou a schodištěm využit pro vytvoření přístřešku se sedáky a částečným opláštěním z děrovaného plechu příp. bezp. skla s potiskem. Dále je u nového krajního nástupiště navržen výstup rampou a schodištěm, toto schodiště vede na nástupišť a dále pokračuje do úrovně místní komunikace. Zastřešení schodiště je tedy nejen v úrovni nástupiště ale i v úrovni místní komunikace.

Zastřešení ostrovního nástupiště je řešeno ocelovou vlašťovkou s jedním středovým sloupem. V místě výstupního schodiště a žb výtahové šachty je vlašťovka podepřena dvěma sloupy. Vlašťovka je navržena v nulovém podélném sklonu. Vzdálenost příčných vazeb je 8,0 m. Minimální podchodná výška je 2,5 m pod informační systém (příp. orientační systém). Uložení je na základové patky, zídky schodiště a žb výtahovou šachtu. V místě kotvení k výtahové šachtě opatřeno obkladem (děrovaný plech, příp. tahokov). Střecha je tvořena sendvičovým panelem (PUR). Spád střechy je 8,7 %. Příčné nosníky jsou opatřeny obkladem (plný plech, alt. děrovaný plech příp. tahokov). Odvodnění je středovým žlabem, který je napojen na dešťové svody a jsou zakončeny gaigrem napojeným na kanalizaci (kanalizaci řeší samostatný SO). Dešťový žlab a kabelové žlaby opatřeny opláštěním.

- zastřešení přístupu schodištěm na nástupiště z úrovně místní komunikace: **24,33 x 3,18 m**
- zastřešení vstupu do podchodu u nového krajního nástupiště má rozměry: **74,37 x 2,82 m**
- vlašťovka na novém ostrovním nástupišti má rozměry: **35,0 x 6,46 m**
- zastřešení vstupu do podchodu pomocí rampy a schodiště u koleje č.6a má rozměry: **37,66 x 5,98 + 8,72 x 3,18 m**

D.2.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 11-63-01 ŽST Nezvěstice, Nezvěstice č.p. 73

SO 12-63-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, Štáhlavice č.p. 51

Dle hlukové studie, kterou zpracoval Ing. P. Čichovský, středisko 211, SUDOP Praha, a.s., bylo navrženo individuální protihlukové opatření na dva rodinné domy. Vzhledem k tomu, že limitní hodnoty nejsou výrazně překročeny, je doporučeno případná IPO realizovat až na základě kontrolního měření hluku po realizaci stavby.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 04-64-01 Horažďovice předm. - Pačejov, orientační systém zast. Horažďovická Lhota

SO 04-64-02 Horažďovice předm. - Pačejov, orientační systém zast. Jetenovice

SO 06-64-01 Pačejov - Nepomuk, orientační systém zast. Nekvasovy

SO 06-64-02 Pačejov - Nepomuk, přístřešky orientační systém zast. Mileč

SO 07-64-01 ŽST Nepomuk, orientační systém

SO 08-64-01 Nepomuk - Blovice, orientační systém zast. Srby

SO 08-64-02 Nepomuk - Blovice, orientační systém zast. Ždírec u Plzně

SO 09-64-01 ŽST Blovice, orientační systém

SO 10-64-01 Blovice - Nezvěstice, orientační systém zast. Zdemyslice

SO 11-64-01 ŽST Nezvěstice, orientační systém

SO 12-64-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, orientační systém zast. Štáhlavy

SO 13-64-01 ŽST Starý Plzenec, orientační systém

Výše uvedené stavební objekty řeší osazení tabulí a dalších prvků orientačního systému na zastávkách a stanicích. Součástí těchto SO jsou i tabule s názvem zastávky resp. stanice, umístěné před nástupištěm vedle trati.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá Grafickému manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽDC dle Směrnice SŽDC č. 118. Nápis s názvem stanice budou provedeny dle TNŽ 73 6390 „Nápis názvů železničních stanic a zastávek“, barevnost fólie bude shodná s Grafickým manuálem Směrnice SŽDC č. 118.

Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Minimální trvanlivost podkladové fólie 10 let.

Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené – osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště. Vybrané tabule budou provedeny jako prosvětlené.

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení. Důvodem je optimalizace počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované.

Na nástupišti budou pomocí tabulí vyznačeny sektory dle délky nástupiště. Sektory budou sloužit k podrobnější identifikaci polohy vlaku u nástupiště.

Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí výtahu (ŽST Starý Plzenec) nebo pomocí přístupových chodníků z okolních komunikací.

D.2.2.5 Demolice

SO 04-65-01 Horažďovice předm. - Pačejov, demolice přístřešků zast. Velký Bor

Objekt s parc.č.109, jehož majitelem je SŽ, s.o., z důvodu posunu zastávky pozbývá nutnosti a proto byl navržen k demolici. Jedná se o jednopodlažní objekt z hrázděného zdiva se sedlovou střechou založený na základových pasech. Střešní krytina je tvořena ze střešních tašek. Objekt je udržovaný a v dobrém technickém stavu.

Objekt s parc.č. 206, 207, jehož majitelem je SŽ, s.o., z důvodu posunu zastávky pozbývá nutnosti a proto byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt s pultovou střechou založený na základových pasech. Střešní krytina je tvořena ze střešních tašek. Objekt je udržovaný a v dobrém technickém stavu. Před demolicí je nutné odpojit či přeložit stávající technologii!!!

SO 04-65-02 Horažďovice předm. - Pačejov, demolice strážního domku č.p. 78, zast. Velký Bor

Objekt s parc.č. 92, jehož majitelem je SŽ, s.o., se nachází v kolizi se silničním tělesem a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt se sedlovou střechou založený na základových pasech. Objekt je půdorysně dosti členitý. Střešní krytina je z keramických střešních tašek. Objekt je oplocen chatrným pletivovým plotem s ocelovými sloupky. Na pozemku se několik dřevěných kůlen s nejasným obsahem. Pravděpodobně bude k objektu náležet studna a žumpa.

SO 06-65-01 Pačejov - Nepomuk, demolice čekárny zast. Nekvasovy

Objekt s parc.č 168, jehož majitelem je SŽ, s.o., se nachází v kolizi s železničním spodkem a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Bez náhrady. Jedná se o zděný třípodlažní objekt s pultovou střechou založený ve svažitém terénu železničního valu. Střešní krytina je plechová. Do objektu lokálně zatéká a není vyloučena případná kontaminace od skladovaných věcí ve spodní části.

SO 07-65-01 Nepomuk, demolice St.1

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 283/2. Vlastníkem je SŽ, s.o.. Jedná se o nepodsklepený objekt dvoupodlažní s pultovou střechou s přesahem. Objekt je zděný, založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. V objektu jsou osazena nová plastová okna. Celkový stav objektu je dobrý.

SO 07-65-02 Nepomuk, demolice skladiště

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 283/1. Vlastníkem je SŽ, s.o.. Jedná se o nepodsklepený objekt jednopodlažní s plochou střechou s atikami. Objekt je zděný, založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. Objekt těsně sousedí s SO 07-65-01. Celkový stav objektu je dobrý.

SO 07-65-03 Nepomuk, demolice kiosku

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 282/1, vlastníkem je ČD, s.o..a parc. č. 282/2, vlastníkem je SŽ, s.o.. Jedná se o nepodsklepený objekt jednopodlažní s plochou střechou s atikami. Objekt je zděný, založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. Celkový stav objektu je dobrý.

SO 07-65-04 Nepomuk, demolice St.2

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 523. Vlastníkem je SŽ, s.o.. Jedná se o vícepodlažní nepodsklepený objekt s pultovou střechou s přesahem. Objekt je zděný, založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. V objektu jsou osazena nová plastová okna. Celkový stav objektu je dobrý.

SO 07-65-05 Nepomuk, demolice sila

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. st. 69/2, vlastníkem je Milan Roztočil. Jedná se o dvoupodlažní objekt s plochou střechou umístěný v areálu truhlárny. Zda je podsklepen není známo. Objekt je zděný, přibližně čtvercového půdorysu. Celkový stav je dobrý. Součástí této demolice je i plechová garáž a ocelová konstrukce sila, situované poblíž

SO 07-65-06 Nepomuk, demolice studny

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 133/5, jehož vlastníkem je Česká republika a právo hospodařit s majetkem státu náleží ČD, a.s. Při demoličních pracích bude odstraněna pumpa a nadzemní vrchní skruž s poklopem, pod úroveň terénu budou odstraněny 2 skruže. Zásyp se provede takovým způsobem a materiálem, aby nedošlo ke kontaminaci podzemní vody.

SO 08-65-01 Nepomuk - Blovice, demolice čekárny zast. Srby

Objekt s parc.č. 249, jehož majitelem je SŽ, s.o. a parc.č. st. 246, jehož majitelem jsou Stanislav Viktora a Eva Viktorová, se nachází v kolizi s železničním spodkem a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný dvoupodlažní objekt s pultovou střechou s přesahem založený ve svažitém terénu železničního tělesa. Střešní krytina je plechová.

SO 08-65-02 Nepomuk - Blovice, demolice skladiště zast. Ždírec u Plzně

Objekt s parc.č. 56, jehož majitelem jsou ČD, a.s., se nachází v kolizi s železničním spodkem a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt s pultovou střechou s jednostranným přesahem založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. Objekt má poškozenou střešní krytinu.

SO 08-65-03 Nepomuk - Blovice, demolice domku na pozemku st.197 v k.ú. Vlčice u Blovic

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 197. Vlastníkem je SŽ, s.o. Jedná se o nepodsklepený objekt jednopodlažní se sedlovou střechou. Objekt je zděný, založený na kamenné podezdívce. Střešní krytina je z keramických tašek. Celkový stav objektu je dobrý.

SO 08-65-04 Nepomuk - Blovice, demolice strážního domku č.p. 31 Blovice

Objekt s parc.č. 273, jehož majitelem jsou SMJ Zoch Václav a Zochová Jaroslava, se nachází v kolizi s železničním spodkem a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný členitý jednopodlažní objekt se sedlovou střechou, založený na základových pasech. Střešní krytina je z keramických tašek. Objekt je oplocen drátěným pletivem a na pozemku se nachází stodola a studna.

SO 09-65-01 ŽST Blovice, demolice St.1

Objekt s parc.č. 273, jehož majitelem jsou České Dráhy a.s., se nachází v kolizi s upravovanou částí silničního přejezdu a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o malý zděný jednopodlažní objekt se stanovou střechou s mírným sklonem, založený na kamenné podezdívce. Střešní krytina je plechová. K objektu vede kamenné schodiště.

SO 09-65-03 ŽST Blovice, demolice domu na pozemku st. 259 Blovice

Objekt na pozemku st. 259, jehož majitelem jsou Fejová Michaela a Klement Petr, se nachází v kolizi s upravovanou částí silničního přejezdu a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt se sedlovou střechou. Střešní krytina je z eternitových šablon. Objekt vykazuje poruchy ze vztlínající vlhkosti.

SO 09-65-04 ŽST Blovice, demolice strážního domku č.p. 182 Blovice

Objekt č. p. 182 na pozemku s parc. č. 250, jehož majitelem je město Blovice, se nachází v kolizi se železniční tratí. Jedná se o zděný objekt půdorysně do L, se sedlovou střechou s půdní vestavbou, založený na základových pasech. Střešní krytina je z keramických tašek. Objekt je udržovaný, v dobrém technickém stavu. Hlavní část rozměru 13 x 8 m + 8 x 12 m, s podélnou osou orientovanou S-J (rovnoběžně s kolejištěm). Objekt byl v nedávné době rekonstruován – nová střešní krytina, fasáda, plastová okna a dveře.

SO 11-65-01 ŽST Nezvěstice, demolice garáže

Objekt s parc.č. 314, jehož majitelem je ČD, a.s., se nachází v kolizi s plánovanou výstavbou a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt s pultovou střechou s atikou ze 3 stran, je založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová.

SO 11-65-02 ŽST Nezvěstice, demolice skladu

Objekt s parc.č. 469, jehož majitelem jsou ČD, se nachází v kolizi s plánovanou výstavbou a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt s pultovou střechou, je založený na základových pasech. Střešní krytina je plechová. U objektu se nachází studna v prostoru mezi objektem a garáží, sloužícím jako oplocená zahrádka. Objekt je udržovaný, v dobrém technickém stavu.

SO 11-65-03 ŽST Nezvěstice, demolice studny

Objekt se nachází na pozemku s parc. č. 670/24, jehož vlastníkem je Česká republika a právo hospodařit s majetkem státu náleží ČD, a.s. Při demoličních pracích bude odstraněna pumpa a nadzemní vrchní skruž s poklopem, pod úroveň terénu budou odstraněny 2 skruže. Zásyp se provede takovým způsobem a materiálem, aby nedošlo ke kontaminaci podzemní vody.

SO 11-65-04 ŽST Nezvěstice, demolice vodárny

Objekt se nachází na pozemcích parc. č. 290/4, k. ú. Nezvěstice, a parc. č. 278/3, k. ú. Olešná u Nezvěstic, číslo LV 864. Jedná se o obdélníkový jednopodlažní objekt o rozměru 2,6 x 4,6m. Budova je zděná z plných cihel a má plochou střechu z betonové desky s větracím komínkem. Vstup je jednokřídlými ocelovými dveřmi. Uvnitř bude pravděpodobně šachta neznámé hloubky. Do objektu zatéká a je částečně poničen.

SO 12-65-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, demolice domu na pozemku č.p. 274 v k.ú. Štáhlavy

Objekty s parc.č. 274, jejichž majiteli jsou Doan Van Tra a Doan Thi Linh, se nacházejí v kolizi s plánovanou výstavbou a z tohoto důvodu byl navržen k demolici.

Hlavní budova je dvoupodlažní obdélníkového tvaru s jednopodlažním přístavkem. Na pozemku se nachází dřevěná pergola navazující na hlavní budovu a dále samostatně stojící objekt, kde je zřejmě garáž a další úložné prostory. Hlavní část rozměru cca 25 x 20 m, s podélnou osou orientovanou S-J (rovnoběžně s kolejištěm). Přístavek cca 20 x 35 m. Samostatně stojící objekt je přízemní a má rozměr 3,7 x 26,6m. Součástí demolice je i drátěné oplocení délky cca 45 m.

Budovy jsou zděné, hlavní má mansardovou střechou, krytina je z betonových tašek, přístavek má převážně pultovou střechu. Hlavní budova je podsklepená. Část oken je vyměněna za plastová, některá zůstala původní dřevěná.

SO 12-65-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, demolice v areálu TNS Nezvěstice

Objekt parc. č. 270/5, st. 348, k. ú. Štáhlavice, je ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit s majetkem státu přísluší Správě železnic, s.o.

Jedná se o stávající provozní budovu s navazujícím přístřeškem, dále pak základové konstrukce stávající rozvodny patřící SŽ včetně ocelového portálu, 2 stávající stání pro trať a plechová garáž. Provozní budova je zděný přízemní objekt se plochou střechou a částečně podsklepený, půdorysně je do tvaru L, který do obdélníku doplňuje ocelový přístřešek. Objekt je pravděpodobně založený na základových pasech. Rozvodna obsahuje demolici asi 16 ks základových patek pod elektro technologie a 3 větší patky i s hlavní nosnou ocelovou konstrukcí. Stání pod 2 trať mají ocelovou nosnou konstrukci a plechové opláštění. Spodní stavbu tvoří 2 železobetonové vany.

SO 13-65-01 ŽST Starý Plzenec, demolice objektu na pozemku st. 264/2 v k.ú. Starý Plzenec

Majitelem objektu na pozemku parc. č. 264/2 je Pavel Kondr. K demolici je určen objekt, který se nachází v oploceném areálu bývalých uhelných skladů. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt s pultovou střechou o rozměrech 12,5 x 7,6m. Střešní krytina je plechová. Budova má dřevěný obklad. Ze dvou stran na něj navazují dřevěné pergoly. Součástí demolice je i odstranění stávajícího pletivového oplocení, které má dvě brány. Odhadovaná délka je 100 m.

D.2.2.6 Drobná architektura, oplocení

- SO 04-66-01 Horažďovice předm. - Pačejov, zast. Horažďovická Lhota, drobná architektura
- SO 04-66-02 Horažďovice předm. - Pačejov, zast. Jetenovice, drobná architektura
- SO 06-66-01 Pačejov - Nepomuk, zast. Nekvasovy, drobná architektura
- SO 06-66-02 Pačejov - Nepomuk, zast. Mileč, drobná architektura
- SO 07-66-01 ŽST Nepomuk, drobná architektura
- SO 08-66-01 Nepomuk - Blovice, zast. Srby, drobná architektura
- SO 08-66-02 Nepomuk - Blovice, zast. Ždírec u Plzně, drobná architektura
- SO 09-66-01 ŽST Blovice, drobná architektura
- SO 10-66-01 Blovice - Nezvěstice, zast. Zdemyslice, drobná architektura
- SO 11-66-01 ŽST Nezvěstice, drobná architektura
- SO 12-66-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, zast. Štáhlavy, drobná architektura
- SO 13-66-01 ŽST Starý Plzenec, drobná architektura

V rámci rekonstrukce či výstavby nástupišť bude provedena obnova mobiliáře. Mobiliář na nástupišťích zahrnuje lavičky, koše, vitríny s jízdními řády a reklamní plochy.

- SO 04-66-03 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava oplocení a hrazení
- SO 06-66-03 Pačejov - Nepomuk, úprava oplocení a hrazení
- SO 07-66-02 ŽST Nepomuk, úprava oplocení a hrazení
- SO 07-66-03 ŽST Nepomuk, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 08-66-03 Nepomuk - Blovice, úprava oplocení a hrazení
- SO 08-66-04 Nepomuk - Blovice, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 09-66-02 ŽST Blovice, úprava oplocení a hrazení
- SO 09-66-03 ŽST Blovice, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 09-66-05 ŽST Blovice, úpravy na pozemku p.č. 259 a 285/1 k.ú. Blovice
- SO 10-66-02 Blovice - Nezvěstice, úprava oplocení a hrazení
- SO 10-66-03 Blovice - Nezvěstice, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 10-66-04 Blovice - Nezvěstice, obnova hřbitovní zdi Zdemyslice
- SO 11-66-02 ŽST Nezvěstice, úprava oplocení a hrazení
- SO 11-66-03 ŽST Nezvěstice, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 12-66-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava oplocení a hrazení
- SO 12-66-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 12-66-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, obnova hřbitovní zdi Štáhlavy
- SO 13-66-02 ŽST Starý Plzenec, úprava oplocení a hrazení
- SO 13-66-03 ŽST Starý Plzenec, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 14-66-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava oplocení a hrazení
- SO 14-66-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, oplocení trati a drážních zařízení
- SO 52-66-01 Nepomuk - Kasejovice, úprava oplocení a hrazení
- SO 53-66-01 Příkosice - Nezvěstice, úprava oplocení a hrazení

Pro zamezení přecházení kolejí bude zřízeno nové oplocení trati. Oplocení trati je vedeno na hraně tělesa dráhy. Na delších úsecích je navržena úniková branka cca po 500 m. Standardně je navrženo oplocení ve variantě drátěná plotová pole (3D). Pokud bude zasahovat do stávajících zděných částí, bude oplocení z betonových tvarovek se zděnými sloupky a poli z ocelového jeklu s výplní ocelovou drátěnou sítí, ocelové části budou zinkované. Součástí stavby je také obnova oplocení v rozsahu stavby, které bude stavbou dotčeno.

- SO 06-66-04 Pačejov - Nepomuk, přemístění kříže v Kovčíně
- SO 07-66-04 ŽST Nepomuk, přemístění kříže v ul. Rožmitálská
- SO 09-66-04 ŽST Blovice, přemístění památníku obětím 2. sv. války

Z důvodu budování nové trati dojde k přemístění vytipovaných křížků a památníku do nové vhodné polohy. Křížky či památník budou vyjmuty ze stávající polohy. Specializovaná firma provede očištění a

renovaci. Následně budou uloženy po dobu výstavby na bezpečném místě. Poté dojde k osazení na nově připravené a upravené místo, včetně vytvoření vhodného základu.

SO 09-66-05 ŽST Blovice, úpravy na pozemcích p.č. 259 a 285/1, k.ú. Blovice

Stavební objekt se týká úpravy zařízení na pozemcích dotčených stavbou (úprava tepelného čerpadla a studny, přeložky inženýrských sítí), ochrany nádrže na dešťovou vodu během výstavby a obnovy vegetace po ukončení stavebních prací.

c) D.2.3. Trakční a energetická zařízení

D.2.3.1 Trakční vedení

SO 02-71-01 Střelské Hoštice - Horažďovice předm., úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu jsou navrženy nové podpěry TV od km 288,1 do km 288,450 s ohledem na úpravy železničního spodku a svršku. Úsek trati zůstává jednokolejný. Stávající trolejové vedení bude převěšeno do nových závěsů konzol TV a na závěr se vymění trolejový drát v dotčeném kotevním úseku. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 03-71-01 ŽST Horažďovice předměstí, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu jsou navrženy nové podpěry TV v km 290,920 a nezbytně nutné regulace TV 1,2 v délce 1,36km

SO 04-71-01 Horažďovice předm. - Pačejov, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu jsou navrženy nové podpěry TV od km 290,977 do km 300,50 a nové trakční vedení v návaznosti na rekonstruovaný úsek TV. V dotčeném úseku se nachází silniční nadjezd v km 297,021 s podjezdnou výškou 6,04m nad TK nové koleje č.1. Regulace TV se předpokládá pod silničním nadjezdem km 299,655 s podjezdnou výškou 6,09m nad TK koleje č.2. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, stožárů TV, ZOK a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 06-71-01 Pačejov - Nepomuk, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu jsou navrženy nové podpěry TV od km 302,30 do km 312,60 a kompletně nové trakční vedení v návaznosti na rekonstruovaný úsek TV. V dotčeném úseku se nachází silniční nadjezdy v km 308,730 s podjezdnou výškou 6,07m nad TK 1,2, v km 310,163 s podjezdnou výškou 6,08m nad TK 1,2. a v km 311,883 s podjezdnou výškou 6,84m nad TK 2 V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, stožárů TV, ZOK a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 07-71-01 ŽST Nepomuk, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 312,560 do km 314,77. Podle dopravní technologie jsou navrženy s trakčním vedením 1-1a-3,2-2a-4,6-6a,7,10. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, OV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 07-71-02 ŽST Nepomuk, připojení TS pro ZZ na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 07-71-03 ŽST Nepomuk, připojení TS pro EOv na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení EOv na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 08-71-01 Nepomuk - Blovice, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 314,770 do km 324,90. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 09-71-01 ŽST Blovice, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 324,90 do km 326,542. Podle dopravní technologie jsou navrženy s trakčním vedením koleje č. 1,2,3,4, V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, OV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 09-71-02 ŽST Blovice, připojení TS pro ZZ na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 09-71-03 ŽST Blovice, připojení TS pro EOv na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení EOv na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 10-71-01 Blovice - Nezvěstice, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 326,542 do km 331,900. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 11-71-01 ŽST Nezvěstice, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 332,200 do km 333,900. Podle dopravní technologie jsou navrženy s trakčním vedením koleje č. 1-1a-3,2,3,4-4a-6. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, OV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 11-71-02 ŽST Nezvěstice, připojení TS pro ZZ na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 11-71-03 ŽST Nezvěstice, připojení TS pro EOv na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení EOv na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 12-71-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 333,900 do km 338,200. Neutrální pole pro styk fází TNS Nezvěstice je navrženo od km 343,314 do km 343,460 v délce 142m složené z 3 výměnných polí TV v souladu s požadavky Správy železnic a ČSN EN 50367ed 2. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 12-71-02 Nezvěstice - Starý Plzenec,, připojení TNS na TV, napájecí vedení 25kV.

Ve stavebním objektu je navrženo nové napájecí vedení 25kV pro připojení trakční napájecí stanice (TNS) na trolejové do směru SpS Pačejov, (TNS Strakonice) 2 napaječe a 2 napaječe do směru SpS Slovany, (TNS Doudlevice). Technické řešení bude řešeno pomocí typových sestavení vzorové dokumentace „S“. V objektu je zahrnuta i demontáž stávajících napájecích vedení.

SO 12-71-03 Nezvěstice - Starý Plzenec,, připojení TNS na TV, zpětné vedení

Ve stavebním objektu je navrženo nové zpětné (ochranné) vedení trakční napájecí stanice (TNS) na zpětné kolejnicové vedení. Zpětné vedení tvořené dvěma plastovými kabely 0,6/1kV 150mm² Cu je z TNS rozvaděče RZV 1 vedeno v chrániče uložené ve výkopu až k trati s ukončením v RZV2. Z

rozvaděče RZV2 ke kolejnicím jsou vedeny ohebné izolované kabely 120mm² uložené v železničním spodku a svršku v chráničkách. Zapojení kabelů v rozvaděčích je navrženo provádět podle typových sestavení vzorové dokumentace „S“. V objektu je zahrnuta i demontáž stávajících zpětných vedení.

SO 13-71-01 ŽST Starý Plzenec, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 338,200 do km 339,965. Podle dopravní technologie jsou navrženy s trakčním vedením koleje č. 1, 2, 4, 6, 6a. V objektu je zahrnuta demontáž stávajících TV, OV, ZOK, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu.

SO 13-71-02 ŽST Starý Plzenec, připojení TS pro ZZ na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení zabezpečovacího zařízení na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 13-71-03 ŽST Starý Plzenec, připojení TS pro EOv na TV

Stavební objekt řeší připojení nového transformátoru pro napájení EOv na TV koleje č.1 a č. 2.

SO 14-71-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, úprava trakčního vedení

Ve stavebním objektu je navrženo kompletní nové trakční vedení od km 339,965 do km 343,330 v návaznosti na stavbu „Uzel Plzeň 5.stavba. V objektu je zahrnuta i demontáž stávajících TV, stožárů TV a základů TV do požadované hloubky pod úroveň nového terénu

D.2.3.2 Napájecí stanice – stavební část

SO 12-72-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice rozvodna 110 kV Správa železnic

Předmětem dokumentace je návrh technického a konstrukčního řešení stavebního objektu. V rámci tohoto objektu je řešen objekt samotné rozvodny 110 kV (základové konstrukce a ocelová konstrukce portálu). Objekt rozvodny 110 kV bude symetricky řešen na dvě oddělené části. Plochy obou částí rozvodny budou navazovat přímo na stanoviště transformátorů T101 a T102. Nosná konstrukce rozvodny bude tvořena ocelovými příhradovými a pomocnými podpurnými konstrukcemi (řešeno v rámci SO a PS technologie), které budou uloženy na betonových a železobetonových patkách (řešeno v rámci tohoto SO). Areál rozvodny bude oplocen. Přístup do areálu bude přes přístupová vrata v návaznosti na areálovou komunikaci.

SO 12-72-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice stanoviště transformátorů 110 kV

Předmětem dokumentace je návrh technického a konstrukčního řešení stavebního objektu. V rámci tohoto objektu je řešeno uzavřené stanoviště dvou transformátorů. Jedná se o 2 objekty tvořené uzavřenými stanovišti traf. Jedná se o otevřené stání, zakryté pultovou střechou. Boční plochy budou kryty protipožárními stěnami. Půdorysný rozměr stání 7000 x 8940 mm, výška v nejvyšším místě střechy (vrchol pultu) cca 8,80m. Spodní stavba tvořená 3 prefa vanami.

Vnitřní a vnější povrchy budou tvořeny pohledovým železobetonem samotné nosné konstrukce dílců. Betonové protipožární stěny budou realizovány jako pohledový beton, bez nutnosti další povrchové úpravy.

Objekt stanovišť transformátorů budou tvořit 2 uzavřená stanoviště transformátorů T101 a T102 umístěna symetricky na dispozici rozvodny R110 kV. Stanoviště bude vždy tvořeno jedním nadzemním prostorem pro umístění transformátoru a zachytnými jímkami s kabelovým prostorem pod transformátorem. Propojení kabelového prostoru s rozvodnou R110 kV je pomocí objektu kabelovodu, vstupy jsou vždy kolmo k obvodovým stěnám 1.PP.

SO 12-72-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice provozní budova

Předmětem dokumentace je návrh technického a konstrukčního řešení stavebního objektu. V rámci tohoto objektu je řešena provozní budova, kde je umístěna technologie a rozvodny. Objekt je přízemní obdélníkového tvaru (lehce členitého) o vnějším max. rozměru 43,20 x 17,01 m, výšky max. 5,7m.

Navrhovaný tvar a rozměr objektu vychází z požadavku technologie, u většiny místností budou kabelové kanály. Z hlediska statického se jedná o zděný objekt. Střecha je plochá, stropní konstrukce z předpjatých panelů. Fasáda bude opatřena omítkou.

D.2.3.4 Ohřev výměn

SO 07-74-01 ŽST. Nepomuk, elektrický ohřev výměn
SO 07-74-02 ŽST. Nepomuk, TS25/0,46kV pro EOv včetně napájecí přípojky VN
SO 09-74-01 ŽST. Blovice, elektrický ohřev výměn
SO 09-74-02 ŽST. Blovice, TS25/0,46kV pro EOv včetně napájecí přípojky VN
SO 11-74-01 ŽST. Nezvěstice, elektrický ohřev výměn
SO 11-74-02 ŽST. Nezvěstice, TS25/0,46kV pro EOv včetně napájecí přípojky VN
SO 13-74-01 ŽST. Starý Plzenec, elektrický ohřev výměn
SO 13-74-02 ŽST. Starý Plzenec, TS25/0,46kV pro EOv včetně napájecí přípojky VN

Systém EOv – výchozí stav:

Elektrický ohřev výhybek je v řešeném úseku trati ve stávajícím stavu instalován pouze v žst. Starý Plzenec. Řídící napájecí rozvaděče jsou umístěny v kolejišti.

V novém stavu nyní realizované stavby bude nově osazen systém EOv v ŽST Pačejov.

Systém EOv – navrhovaný stav:

Rozsah nově navrženého řešení ohřevu výhybek je stanoven v rámci provozní dopravní technologie stavby. Celkový počet výhybek vybavených ohřevem v řešeném úseku trati činí:

- | | |
|---------------------|---------------|
| • ŽST Nepomuk | 26 ks výhybek |
| • ŽST Blovice | 14 ks výhybek |
| • ŽST Nezvěstice | 17 ks výhybek |
| • ŽST Starý Plzenec | 14 ks výhybek |

ŽST Nepomuk

Je navrženo použití systému elektrického ohřevu výhybek (EOv). Napájení bude řešeno z transformačních stanic 25kV napájených z trakčního vedení. Napojení u napěťové hladiny VN 25kV je řešeno prostřednictvím místní trafostanice TS 25/0,46kV. Napájení je provedeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽDC s.o. stanovenými Správou železniční energetiky.

Sestavy EOv budou osazeny na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29.

ŽST Blovice

Je navrženo použití systému elektrického ohřevu výhybek (EOv). Napájení bude řešeno z transformačních stanic 25kV napájených z trakčního vedení. Napojení u napěťové hladiny VN 25kV je řešeno prostřednictvím místní trafostanice TS 25/0,46kV. Napájení je provedeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽDC s.o. stanovenými Správou železniční energetiky.

Sestavy EOv budou osazeny na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15.

ŽST Nezvěstice

Je navrženo použití systému elektrického ohřevu výhybek (EOv). Napájení bude řešeno z transformačních stanic 25kV napájených z trakčního vedení. Napojení u napěťové hladiny VN 25kV je řešeno prostřednictvím místní trafostanice TS 25/0,46kV. Napájení je provedeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽDC s.o. stanovenými Správou železniční energetiky.

Sestavy EOV budou osazeny na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.

ŽST Starý Plzenec

Je navrženo použití systému elektrického ohřevu výhybek (EOV). Napájení bude řešeno z transformačních stanic 25kV napájených z trakčního vedení. Napojení u napěťové hladiny VN 25kV je řešeno prostřednictvím místní trafostanice TS 25/0,46kV. Napájení je provedeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v síti SŽDC s.o. stanovenými Správou železniční energetiky.

Sestavy EOV budou osazeny na výhybkách č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14.

Obecně

Systém EOV je navrženo řešit pomocí typových zavedených sestav EOV poplatné době realizace. Součástí jsou napájecí řídicí rozvaděče umístěné v kolejišti, dále soupravy ohřevu instalované na jednotlivých výhybkách, čidla snímání povětrnostních a tepelných podmínek v kolejišti a dále prvky ovládání a diagnostiky EOV se souvisejícím softwarovým vybavením. Součástí jsou i veškerá související napájecí a ovládací kabelová vedení.

Ovládání ohřevu výhybek je provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen soustavou čidel (povětrnostní a teplotní) umístěných v kolejišti, ruční obsluhu je možno provádět:

- a) z ovládacích zařízení v rámci určeného pracoviště řízení dopravy;
- b) v rozvodně NN příslušné stanice případně v rozvaděčích v kolejišti.

Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu EOV bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na určeném pracovišti vlakového dispečera, na pracovišti elektro dispečera v Plzni a na vybraném pracovišti údržby OŘ Plzeň SEE.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi v souladu s požadavky platných ČSN a TNŽ a směrnic platných v síti SŽDC s.o.

Energetická bilance:

<i>Název odběru</i>	<i>Pi [kW]</i>	<i>Ps [kW]</i>
EOV ŽST Nepomuk	234	234
EOV ŽST Blovice	148	148
EOV ŽST Nezvěstice	188	188
EOV ŽST Starý Plzenec	137	137
Celkem	707	707

D.2.3.6 Rovody vn, nn, osvětlení, DOÚO

- SO 04-76-01 Horažďovice předm. - Pačejov, zast. Horažďovická Lhota, rozvod NN a osvětlení
- SO 04-76-02 Horažďovice předm. - Pačejov, zast. Jetenovice, rozvod NN a osvětlení
- SO 04-76-03 Horažďovice předm. - Pačejov, zast. Velký Bor, úprava stávající elektroinstalace
- SO 05-76-01 ŽST.Pačejov, úprava ovládání osvětlení
- SO 06-76-01 Pačejov - Nepomuk, zast. Kovčín, úprava stávající elektroinstalace
- SO 06-76-02 Pačejov - Nepomuk, úprava stávající přípojky nn pro železniční přejezd ev. km 304,770 z rozvodu ČEZ
- SO 06-76-03 Pačejov - Nepomuk, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 306,247 z rozvodu SŽDC
- SO 06-76-04 Pačejov - Nepomuk, zast. Nekvasovy, rozvod NN a osvětlení
- SO 06-76-05 Pačejov - Nepomuk, zast. Mileč, rozvod NN a osvětlení
- SO 07-76-01 ŽST. Nepomuk, rozvod NN a osvětlení
- SO 07-76-02 ŽST. Nepomuk, dálkové ovládání odpojovačů

- SO 07-76-03 ŽST. Nepomuk, podchod v km 313,933, elektroinstalace
SO 07-76-04 ŽST. Nepomuk, úprava přípojky VN
SO 08-76-01 Nepomuk - Blovice, zast. Srby, rozvod NN a osvětlení
SO 08-76-02 Nepomuk - Blovice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 317,763 z rozvodu SŽDC
SO 08-76-03 Nepomuk - Blovice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 319,916 z rozvodu SŽDC
SO 08-76-04 Nepomuk - Blovice, zast. Ždírec u Plzně, rozvod NN a osvětlení
SO 08-76-05 Nepomuk - Blovice, zast. Ždírec u Plzně, podchod v km 320,578, elektroinstalace
SO 08-76-06 Nepomuk - Blovice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 323,278 z rozvodu SŽDC
SO 08-76-07 Nepomuk - Blovice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 324,205 z rozvodu SŽDC
SO 09-76-01 ŽST. Blovice, rozvod NN a osvětlení
SO 09-76-02 ŽST. Blovice, dálkové ovládání odpojovačů
SO 09-76-03 ŽST. Blovice, podchod v km 325,375, elektroinstalace
SO 10-76-01 Blovice - Nezvěstice, zast. Zdemyslice, rozvod NN a osvětlení
SO 10-76-02 Blovice - Nezvěstice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 328,577 z rozvodu SŽDC
SO 10-76-03 Blovice - Nezvěstice, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 331,019 z rozvodu SŽDC
SO 11-76-01 ŽST Nezvěstice, rozvod NN a osvětlení
SO 11-76-02 ŽST Nezvěstice, dálkové ovládání odpojovačů
SO 11-76-03 ŽST Nezvěstice, podchod v km 332,563, elektroinstalace
SO 12-76-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice, rozvod NN a osvětlení
SO 12-76-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice, dálkové ovládání odpojovačů
SO 12-76-03 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice, světelná návěst pro elektrický provoz
SO 12-76-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 334,234 z rozvodu SŽDC
SO 12-76-05 Nezvěstice - Starý Plzenec, zast. Štáhlavy, rozvod NN a osvětlení
SO 12-76-06 Nezvěstice - Starý Plzenec, zast. Štáhlavy, podchod v km 335,845, elektroinstalace
SO 12-76-07 Nezvěstice - Starý Plzenec, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 336,111 z rozvodu SŽDC
SO 13-76-01 ŽST Starý Plzenec, rozvod NN a osvětlení
SO 13-76-02 ŽST Starý Plzenec, dálkové ovládání odpojovačů
SO 13-76-03 ŽST Starý Plzenec, podchod v km 339,396, elektroinstalace
SO 13-76-04 ŽST Starý Plzenec, přípojka nn pro železniční přejezd ev. km 339,658 z rozvodu SŽDC

Napájení – výchozí stav:

V současném stavu je v řešeném úseku celkem 2x odběrné místo ze sítě vn 22kV ČEZ Distribuce a.s., 9x odběrné místo ze sítě NN ČEZ Distribuce a.s..

Napájení - navržený stav:

Za účelem zajištění napájení nových technologických zařízení v rozsahu požadovaném souvisejícími SO a PS a dále k zajištění napájení nových a stávajících objektů ve stanicích a zastávkách bude provedena úprava stávajících napájecích přípojek. V průběhu výstavby bude rovněž zřízeno 1x nové odběrné místo z distribučního rozvodu NN ČEZ Distribuce a.s. Dále bude provedena úprava stávajících odběrných míst ze sítě NN ČEZ Distribuce a.s..

Rozvody NN v majetku SŽDC s.o. – výchozí stav:

Rozvody NN v zast. Velký Bor, Jetenovice, zast. Kovčín, zast. Nekvasovy, zast. Mileč, ŽST Nepomuk, zast. Srby, zast. Ždírec u Plzně, ŽST. Blovice, zast. Zdemyslice, ŽST Nezvěstice, zast.

Štáhlavy, ŽST Starý Plzenec jsou napojeny převážně z hlavních rozvodných skříní a dále přes podružné rozvody rozvaděčů uvnitř nebo na výpravních budovách ve stanicích, v zastávkách na budově zastávky. Kabelová vedení jsou uložena v zemi s různými parametry krytí a způsobu uložení.

Stávající vlastní spotřeba napájecí stanice TNS Nezvěstice je připojena přípojkou nn.

Rozvody NN v majetku SŽDC s.o. – navrhovaný stav:

Stávající venkovní rozvody NN dotčené stavbou v majetku SŽDC budou na zast. Velký Bor, zast. Jetenovice, zast. Kovčín, zast. Nekvasovy, zast. Mileč, ŽST Nepomuk, zast. Srby, zast. Ždírec u Plzně, ŽST. Blovice, zast. Zdemyslice, ŽST Nezvěstice, zast. Štáhlavy, ŽST Starý Plzenec kompletně zrušeny a vybudovány nové. Bude provedena demontáž stávajících rušených silnoproudých zařízení, stávající kabelizace bude demontována pouze v rozsahu dotčené stavbou.

V novém stavu dojde v rámci stavby ke zrušení zastávky Velký Bor. V rámci stavby bude stávající zařízení upraveno z důvodu provizorních stavů po dobu stavby. V definitivním stavu bude veškeré zařízení SEE v rámci této zastávky demontováno.

V rámci stavby je navržena nová zastávka Horažďovická Lhota, která bude napájena novou přípojkou nn z distribuční soustavy.

Železniční přejezdy:

Ze zastávky Kovčín je navrženo napájet kabelovým vedením nn přejezdové zařízení v km 304,090 a 304,770. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Přejezdové zařízení v km 306,247 je připojeno samostatnou 1f přípojkou nn. Nově je navrženo napájení ze zastávky Nekvasovy.

Z železniční stanice Nepomuk je navrženo napájet kabelovým vedením přejezdové zařízení v km 314,191. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Ze zastávky Srby je navrženo napájet kabelovým vedením nn přejezdové zařízení v km 317,232 a 317,763. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Ze zastávky Ždírec u Plzně je navrženo napájet kabelovým vedením nn přejezdové zařízení v km 319,916 a 320,121. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Přejezdové zařízení v km 322,522, 323,278 a 324,205 je připojeno samostatnou přípojkou nn. Napájení bude zachováno.

Ze zastávky Zdemyslice je navrženo napájet kabelovým vedením nn přejezdové zařízení v km 327,560 a 328,577. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Z železniční stanice Nezvěstice je navrženo napájet kabelovým vedením přejezdové zařízení v km 330,454, 331,019 a 331,469. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Ze zastávky Štáhlavy je navrženo napájet kabelovým vedením nn přejezdové zařízení v km 336,111. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Z železniční stanice Starý Plzenec je navrženo napájet kabelovým vedením přejezdové zařízení v km 338,774 a 339,658. Napájení vychází ze stávajícího stavu.

Ve stanicích a zastávkách bude realizována nová kabelizace zajišťující napájení nových a zachovaných stávajících objektů, napájení nového zařízení venkovního osvětlení dráhy a napájení veškerých nově instalovaných technologických zařízení. V zastávkách dojde k dílčí úpravě stávajícího rozvodu NN a zařízení – k výměně stávajících dotčených napájecích rozvaděčů NN za nové, vybavené systémem dálkového řízení silnoproudých technologických zařízení. V rámci přípojek NN pro napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení jsou součástí stavby výměny stávajících kabelů a rozvaděčů v rozsahu potřebném k zajištění energetických nároků nového zabezpečovacího zařízení, případně jsou zřizovány nové přípojky NN.

Energetická bilance – navrhovaný stav:

<u>Název odběru</u>	<u>Pi [kW]</u>	<u>Ps [kW]</u>
Zastávka Horažďovická Lhota	8	8
Zastávka Velký Bor (zrušena)	0	0
Zastávka Jetenovice	8	8
Zastávka Kovčín (zastávka v realizaci)		
PZS ev. km 304,090 (ze zast. Kovčín)	4	4
PZS ev. km 304,770 (ze zast. Kovčín)	4	4
PZS ev. km 306,247	4	4
Zastávka Nekvasovy	8	8
Zastávka Mileč + BTS	16	10
ŽST Nepomuk	70	56
PZS ev. km 314,191 (z žst. Nepomuku)		
Zastávka Srby	24	19
PZS ev. km 317,232 (ze zast. Srby)		
PZS ev. km 317,763 (ze zast. Srby)		
Zastávka Ždírec u Plzně	20	15
PZS ev. km 320,121 (ze zast. Ždírec u Plzně)		
PZS ev. km 322,522	4	4
PZS ev. km 323,278	4	4
PZS ev. km 324,205	4	4
ŽST Blovice	28	22
Zastávka Zdemyslice	20	15
PZS ev. km 327,560 (ze zast. Zdemyslice)		
PZS ev. km 328,577 (ze zast. Zdemyslice)		
ŽST Nezvěstice	80	66
PZS ev. km 330,454 (z ŽST Nezvěstice)		
PZS ev. km 331,019 (z ŽST Nezvěstice)		
PZS ev. km 331,469 (z ŽST Nezvěstice)		
Zastávka Štáhlavy	16	10
PZS ev. km 336,111 (ze zast. Štáhlavy)		
ŽST Starý Plzenec	32	25
PZS ev. km 338,774 (z ŽST Starý Plzenec)		
PZS ev. km 339,658 (z ŽST Starý Plzenec)		
TNS Nezvěstice	30	18
Celkem	384	304

Venkovní osvětlení – výchozí stav:

Venkovní osvětlení ve stanicích a zastávkách je řešeno LEDkovými svítidly na osvětlovacích stožárech výšky do 12m. Ovládání osvětlení je provozováno obsluhou v jednotlivých stanicích, v zastávkách probíhá ovládání automaticky soumrakovým spínačem.

Venkovní osvětlení – navrhovaný stav:

Venkovní osvětlení ve stanici ŽST Nepomuk, ŽST Blovice, ŽST Nezvěstice, ŽST Starý Plzenec bude upraveno za účelem splnění požadavků platných norem a platných směrnic SŽDC s.o.. Stávající osvětlovací zařízení bude kompletně demontováno a nahrazeno novým. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽDC s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽDC s.o. E11. Pro osvětlení kolejíště, otevřených nástupišť, podchodů a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích věžích výšky 20m doplněných svítidly na ocelových stožárech (na nástupištích výšky do 6m, v kolejišti výšky do 12m).

Venkovní osvětlení na zast. Jetenovice, zast. Nekvasovy, zast. Mileč, zast. Srby, zast. Ždírec u Plzně, zast. Zdemyslice, zast. Štáhlavy bude upraveno za účelem splnění požadavků platných norem

a platných směrnic SŽDC s.o.. Stávající osvětlovací zařízení bude kompletně demontováno a nahrazeno novým. Rozsah nově osvětlovaných ploch je navržen v souladu s návrhem projednaným v průběhu zpracování projektové dokumentace s odpovědnými složkami SŽDC s.o.. Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽDC s.o. E11. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky od 6 do 12m.

Ovládání osvětlení bude provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen v závislosti na soumrakovém spínači případně v nastaveném časovém režimu, ruční obsluhu je možno provádět z ovládacích zařízení v rámci určeného pracoviště řízení dopravy, dále v rozvodně NN příslušné stanice, v zastávkách v rozvaděčích na nástupištích. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu osvětlení bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na určeném pracovišti vlakového dispečera, na pracovišti elektrodyspečera v Praze a na vybraném pracovišti údržby OR Plzeň SEE.

Systém DOÚO – navrhovaný stav:

Nový systém DOÚO bude zapojen do DŘT za účelem zajištění ovládání z ED Plzeň. K novým pohonům bude položena nová ovládací kabelizace uložená do země v souladu s požadavky platných ČSN TNŽ a směrnic platných v síti SŽDC s.o..

TNS Nezvěstice – výchozí stav:

Oplocený areál TNS je v současném stavu vybaven venkovním osvětlením. Osvětlení je řešeno ocelovými stožáry JŽ se stahovacími výbojkami. Ovládání osvětlení je prováděno místní obsluhou v budově TNS. V areálu TNS se dále nachází napájecí kabelová přípojka nn 3f 50A pro účely záložního napojení vlastní spotřeby TNS.

TNS Nezvěstice – navrhovaný stav:

Stávající zařízení venkovního osvětlení bude v areálu v celém rozsahu demontováno. V oploceném areálu bude instalováno nové osvětlovací zařízení. Rozsah nového osvětlení je stanoven na plochy uvnitř oploceného areálu určené k přístupu k provozním budovám a k zajištění příjezdu k provozním vstupům do těchto budov.

Osvětlení jsou vybaveny zpevněné plochy kolem objektu TNS, včetně plochy u vjezdových vrat do oploceného areálu k budově TNS. Parametry osvětlení jsou stanoveny dle ČSN EN 12464-2 ref. č. 5.1.2 – komunikace pro pomalu jedoucí vozidla $E_m=10lx$.

Osvětlení bude zajištěno novým osvětlovacím zařízením. Části zpevněné pojezdové plochy situačně vzdálené od obvodových zdí budov budou osvětleny svítidly na samostatně stojících stožárech výšky 6m. Ovládání osvětlení bude řešeno manuálním sepnutím spínače obsluhou TNS v budově nebo prostřednictvím systému DŘT dálkově dispečerem na elektro dispečinku. Napájení venkovního osvětlení bude řešeno ze systému vlastní spotřeby TNS napájecím rozvodem 230V AC 50Hz.

Stávající ovládací systém DOUO v TNS bude nahrazen novým. Nový systém je navržen jako „pětižilový“ kompatibilní se systémem používaným v oblasti správy OR Plzeň. Nový panel ovládání bude instalován do dozorní nové TNS.

D.2.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 02-77-01 Střelské Hoštice - Horažďovice předm., ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-77-01 ŽST Horažďovice předměstí, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 04-77-01 Horažďovice předm - Pačejov, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 06-77-01 Pačejov - Nepomuk, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 07-77-01 ŽST Nepomuk, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 08-77-01 Nepomuk - Blovice, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 09-77-01 ŽST Blovice, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 10-77-01 Blovice - Nezvěstice, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 11-77-01 ŽST Nezvěstice, ukolejnění kovových konstrukcí**SO 12-77-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, ukolejnění kovových konstrukcí****SO 13-77-01 ŽST Starý Plzenec, ukolejnění kovových konstrukcí****SO 14-77-01 Starý Plzenec - Plzeň - Koterov, ukolejnění kovových konstrukcí**

V rámci stavby dochází ke kolejovým úpravám. V souvislosti s kolejovými úpravami bude instalováno i nové trakční vedení. Z hlediska zabezpečovacího zařízení je cílovým stavem kolejiště zabezpečené z hlediska kontroly volnosti koleje počítači náprav. Mimo prostor kolejových úprav dochází také k vyvolaným úpravám stávajícího stavu trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení v přilehlých úsecích stávajícího stavu. Úpravy jsou lokálního charakteru. Obsahem SO ukolejnění vodivých konstrukcí je úprava stávajícího řešení ukolejnění (montáže, demontáže a provizorní úpravy) v závislosti na provedených stavebních úpravách kolejí a vodivých konstrukcí.

Řešení nepřímého ukolejnění vodivých konstrukcí v POTV spočívá v připojení chráněné vodivé konstrukce přes zařízení omezující napětí na přilehlou kolejnici se zajištěným odvodem poruchových proudů. Připojení je možné výhradně pomocí izolovaného 19 vodiče FeZn o průměru min. 10mm. Připojení musí být provedeno podle Sestav SŽDC, místa vodivého spojení (kolejnice, svorka, vodič, konstrukce) musí být před montáží očištěna na kov, aby se zaručeně dosáhlo vodivého spojení.

D.2.3.8 Vnější uzemnění**SO 12-78-02 Nezvěstice - Starý Plzenec, TNS Nezvěstice, vnější uzemnění**

Předmětem této části dokumentace bude vnější uzemňovací soustava trakční napájecí stanice (TNS) Nezvěstice. Vnější uzemňovací síť TNS systému AC 25kV bude navržena dle ČSN 34 1500 na hodnotu $R \leq 1$ ohm. Zemnicí síť bude provedena páskem FeZn 30/4 v kombinaci se zemnicími tyčemi uloženými v zemi. Vnější uzemnění navrženo jako soustava páskových a tyčových zemniců. Zemnic v zemi je navržen z pásků FeZn 30/4 (1x/2x/3x). Tyčové zemniče se navrhuji v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu v hloubce 0,75 m, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5m pod kabelovým vedením. Okolo objektů budou provedeny potenciálové prahy (řízení potenciálu) z pásku FeZn 30/4.

V případě zemnicích sítí společných technologických objektů v ŽST bude zemnicí síť součástí dokumentace stavební části daného SO resp. jako samostatná podkapitola obdobně jako elektroinstalace, zdravotnicka atp.

d) D.2.4. Ostatní stavební objekty**SO 90-83-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně**

V této části dokumentace je popsán, na základě provedeného dendrologického průzkumu, navržený rozsah kácení lesní a mimolesní zeleně. Dle vyhlášky 189/2013 Sb. Bude nutné požádat o povolení ke kácení pro 957 kusů stromů které mají obvod větší nebo roven 80 cm a dále bude nezbytné požádat o povolení ke kácení pro 64 250 m² zapojených porostů o jednotlivých souvislých plochách které jsou rovny nebo větší než 40 m².

SO 90-83-02 Náhradní výsadba a rekultivace

V rámci náhradních výsadeb je odhadnuta následující náhradní výsadba. Jako horní mez odhadu pro je zvažováno 2000 ks alejových listnatých stromů, 2000 stromů špičáků a 5 000 ks keřů. Přesné množství, rozmístění dřevin i druhová garnitura bude upřesněno v rámci rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, na základě požadavků jednotlivých dotčených odborů životního prostředí.

SO 90-84-01 Zabezpečení veřejných zájmů

Náplň objektu bude stanovena v průběhu dalších přípravy projektové dokumentace.

B.2.8 Zásady požárně – bezpečnostního řešení stavby.

Část dokumentace B.2.8 je doložena jako samostatná příloha.

Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem ČSN 73 0802, ČSN 73 0834 a norem navazujících a předpisů PO, zejména vyhlášky č.23/2008 Sb. („o technických podmínkách požární ochrany staveb“) ve znění pozdějších předpisů). Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 41 vyhlášky č.246/2001 Sb. („Požárně bezpečnostní řešení“) ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.268/2009 Sb. (vyhláška „O technických požadavcích na stavbu“) ve znění pozdějších předpisů.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Úspora energie pro vytápění a chlazení objektů bude řešena u SO 07-61-01 ŽST Nepomuk, úprava výpravní budovy, SO 09-61-01 ŽST Blovice, úprava výpravní budovy, SO 11-61-02 ŽST Nezvěstice, úprava budovy ATÚ, SO 13-61-01 ŽST Starý Plzenec, úprava výpravní budovy, kde budou realizovány nové části budov. Obvodové konstrukce jsou navrženy z keramických tepelně izolačních bloků, které budou doplněny kontaktním zateplovacím systémem. Celkové parametry tepelné ochrany (tepelný odpor konstrukce) budou projednány na profesních poradách. Tepelně-technické údaje, které musí splňovat objekt jsou uvedeny v ustanoveních normy ČSN 73 0540 tepelná ochrana budov, v platném znění a ve vyhlášce č. 272/2009 Sb., kterou se stanoví podrobnosti účinnosti využití energie při spotřebě tepla v budovách. Tepelně technické parametry obvodových konstrukcí objektu (plášť, okna, střecha atd.) řeší ČSN 73 0540 – část 2 – Požadavky, v platném znění.

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

Hluk

Limitní hodnoty hlukového zatížení stanoví nařízení vlády č.272/2011Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Nařízení je prováděcí vyhláškou zákona č.258/2000 Sb., o ochraně zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Nařízením vlády se stanoví konkrétní hygienické imisní limity hluku a vibrací na pracovištích, ve stavebách pro bydlení, ve stavebách občanského vybavení a ve venkovním prostoru a způsob jejich měření a hodnocení.

V souladu s touto vyhláškou byla zpracována hluková studie. V několika případech, především v úsecích s přeložkami trati, je predikováno ve výhledovém stavu překročení hygienických limitů hluku. Za účelem splnění hygienických limitů jsou navrženy 4 protihlukové stěny v celkové délce 200 m s výškou od 1,5 do 2 m a dále je navržena samostatná protihluková úprava pro 2 obytné objekty.

Po realizaci navrhovaných protihlukových opatření, lze ve výhledovém stavu předpokládat dodržení hygienických limitů hluku.

Vibrace

Posouzení z hlediska vibrací bude doplněno.

Osvětlení

Parametry nového osvětlení pro příslušné stanovené prostory vychází z hodnot stanovených dle normy ČSN EN 12 464-2 a dle směrnice SŽDC s.o. E11. Venkovní osvětlení ve stanici ŽST Nepomuk, ŽST Blovice, ŽST Nezvěstice, ŽST Starý Plzenec bude kompletně demontováno a nahrazeno novým. Pro osvětlení kolejiště, otevřených nástupišť, podchodů a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích věžích výšky 20m doplněných svítidly na ocelových stožárech (na nástupištích výšky do 6m, v kolejišti výšky do 12m).

Venkovní osvětlení na zast. Jetenovice, zast. Nekvasovy, zast. Mileč, zast. Srby, zast. Ždírec u Plzně, zast. Zdemyslice, zast. Štáhlavy bude nahrazeno novým. Pro osvětlení nástupiště a přístupových ploch budou použita LED svítidla umístěná na samostatných osvětlovacích ocelových sklopných stožárech výšky od 6 do 12m.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vyhláška SÚJB č. 184/1997 Sb. SÚJB stanovuje tzv. směrné hodnoty pro obsah radonu v stávajících a nových stavbách takto:

- v obytném prostoru stávajících budov by neměla být průměrná hodnota tzv. objemové aktivity radonu vyšší než 400 Bq/m³. Je-li překročena, doporučuje se provést protiradonová opatření, pokud je naměřena hodnota dokonce vyšší než 4000 Bq/m³, měl by být v takové místnosti vyloučen dlouhodobý pobyt osob.
- v obytném prostoru nového domu by průměrná objemová aktivita radonu měla být menší než 200 Bq/m³, proto při nové výstavbě mají být provedena základní preventivní opatření

Ochrana stavby proti radonu bude řešena u SO 07-61-01 ŽST Nepomuk, úprava výpravní budovy, SO 09-61-01 ŽST Blovice, úprava výpravní budovy a SO 13-61-01 ŽST Starý Plzenec, úprava výpravní budovy, kde jsou navrženy nové přístavby stávajících budov. V prostoru ŽST Nepomuk je území zařazeno do oblasti s vysokým radonovým indexem, v prostoru ŽST Starý Plzenec s nízkým radonovým indexem.

V průběhu další přípravy stavby bude provedeno měření radonového indexu přímo v lokalitě stavby a na základě těchto měření budou dále navržena příslušná opatření vyplývající z ČSN 730601 - Ochrana staveb proti radonu z podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

V rámci přípravy stavby nebyl v okolí stavby zjištěn zdroj stejnosměrného napětí, které způsobuje bludné proudy. Proto ani stavba samotná není nijak nadstandardně chráněna proti vlivu bludných proudů.

Železniční trať Horažďovice předměstí – Plzeň je elektrifikována střídavou trakcí 25 kV, která by z hlediska stejnosměrných bludných proudů neměla mít výrazný vliv. Pro ověření tohoto předpokladu byl proveden korozní průzkum, který je součástí dokumentace jako příloha H.1.5.

c) Ochrana před technickou seismicitou

V okolí stavby nebyl lokalizován žádný zdroj technické seismicity.

d) Ochrana před hlukem

V okolí stavby nebyl lokalizován žádný zdroj hluku, před který by bylo třeba stavbu chránit.

e) Protipovodňová opatření

Stavba je v kontaktu s protipovodňovým opatřením netechnické povahy, tj. s úředně stanoveným záplavovým územím následujících vodních toků :

- **Březový potok** v katastrálním území Pačejov, km staničení trati 300,690 – úsek žst. Pačejov není součástí stavby Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo).
- **Myslivský potok** v katastrálních územích Záhoří u Milče a Maňovice, km staničení trati 307,85 – 307,925 – SO 06-20-04 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 307,883.
- **Úslava** v katastrálních územích Dvůrec a Klášter u Nepomuka, km staničení trati 314,4 – 314,73 – SO 07-20-03 ŽST Nepomuk, most v ev. km 314,415, SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602.

Mostní objekty jsou hydrotechnicky navrženy tak, aby převedly povodňové průtoky bez výrazného vzdutí hladiny toku nad objektem.

f) Ochrana před ostatními účinky

Poddolované území

V zájmovém území se nenachází žádné chráněné ložiskové území, ložisko, výhradní plocha, dobývací prostory ani prognózní zdroje nevyhrazených surovin. Nejbližší netěžené DP Koterov se nachází více než 850 m východním směrem od záměru.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba využívá a nově doplňuje stávající technickou infrastrukturu v území. Konkrétně jde o napojení na distribuční el. síť, kanalizaci a pozemní komunikace v okolí stavby. Nová přípojná místa na rozvod vody, plynu a sítí elektronických komunikací nejsou v připravované stavbě navržena.

El. distribuční síť

V ŽST Nepomuk je nově navržena přípojka vn ze stávajícího koncového stožáru vn 22kV, obdobně tak pro TNS Nezvěstice. V ostatních odběrných místech budou ponechány stávající přípojky na nn distribuční síť.

Kanalizace

Připojení na stávající kanalizaci je uvažováno v prostoru ŽST Nepomuk, Blovice, Nezvěstice, Starý Plzenec a v prostoru zast. Srby, Ždírec, Zdemyslice, Štáhlavy.

Pozemní komunikace

Ve všech stanicích a zastávkách bude stavba napojena na pozemní komunikace v přednádražích prostorech a na přístupové komunikace k zastávkám. Komunikačně napojeny na stávající stav budou také všechny modernizované železniční přejezdy.

Plyn

Stavba nevyžaduje napojení na distribuční soustavu plynu.

Veřejná síť elektronických komunikací

Stavba nevyžaduje napojení na veřejnou síť elektronických komunikací.

B.4 Dopravní řešení, provozní a dopravní technologie

Část dokumentace B.4 je doložena jako samostatná příloha.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci přípravných prací bude v rozsahu celé stavby kácena lesní zeleň i dřeviny rostoucí mimo les (dále jen „mimořesní zeleň“). Jako kompenzační opatření může být stanovena dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 114/1992 Sb.“) na základě požadavku příslušného odboru životního prostředí (dotčené obce), náhradní výsadba.

Kácení mimořesní zeleně

Problematika kácení mimořesní zeleně je řešena v samostatné příloze H.9.4 Dendrologický průzkum. Cílem předkládané dokumentace bylo určit dřeviny, které bude třeba v rámci řešené stavby, a to ze stavebních důvodů (dřeviny v rozsahu záboru).

Kácení mimořesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních, a to zejména pro:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa,
- zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin – stromů do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu,
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění,
- úpravy mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů,
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby,

- zajištění přístupu trati v rámci stavby,
- kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací, pokládky kabelových vedení,

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

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb., není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v §3 uvádí:

Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku [§ 3 odst. 1 písm. b) zákona], náhradní výsadby (§ 9 odst. 1 zákona) nebo stromořadí, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²,
- c) pro dřeviny pěstované na pozemcích vedených v katastru nemovitostí ve způsobu využití jako plantáž dřevin,
- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň.

Celkové množství kácené zeleně, kterou bude před zahájením stavby nezbytné odstranit, bude finálně specifikováno po uzavření záborového elaborátu stavby.

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

Kácení lesních dřevin (PUPFL)

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

Terénní úpravy

Lokality pro případnou náhradní výsadbu budou stanoveny dodatečně dle požadavků dotčených orgánů ochrany přírody. V rámci stavby dojde k rekultivaci pozemků a části pozemků, které budou použity pro stavbu jako dočasné zábory pro staveništní komunikace, zařízení staveniště apod. Tyto plochy budou rekultivovány do podoby a využití území před stavbou. Dále pak dojde k rekultivaci lokalit po překládaných komunikacích.

Dle srovnatelných železničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba. Jako horní mez odhadu pro potřebu rozpočtování je zvažováno 2000 ks stromů špičáků, 2 000 ks alejových listnatých stromů s balem o obvodu kmene do 14 cm, podchozí výška min 2,4 m a 5 000 ks autochtonních druhů keřů. Tyto výsadby proběhnou pravděpodobně mimo zábor stavby. Přesná lokalizace, druhová

garnitura, kvantitativní i kvalitativní požadavky a počty vysázených dřevin budou specifikovány na základě požadavků dotčených obcí. Zářezové a násypové svahy upravovaného železničního a silničního zemního tělesa budou ochráněny zatravněním. Jiná vegetační ochrana s využitím vyšší zeleně, není z bezpečnostních důvodů navržena (ochrana trakce, rozhledové poměry).

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí

S ohledem na rozsah řešené liniové stavby je problematika dokladována v samostatné části dokumentace E.2 Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Vztah k EIA

Posuzovaný záměr spadá svým rozsahem dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.), do KATEGORIE I (podléhá posuzování vždy), kde je uvedeno pod bodem č. 44 – *Celostátní železniční dráhy*.

Záměr byl z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., v souběhu se zpracováním dokumentace pro územní řízení (DÚR), podroben příslušným úřadem (MŽP) zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona. MŽP OVSS III vydal dne 30. září 2020 pod č.j.: MZP/2020/520/249 závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr bude posouzen dle zákona.

Dne 17.6.2021 předal oznamovatel zpracovanou dokumentaci příslušnému úřadu, který ji 1.7.2021 rozeslal dotčeným orgánům a samosprávným celkům k vyjádření. Dne 7.9.2021 proběhlo veřejné projednání na MěÚ Nepomuk. Dne 14.10.2021 byl zpracován posudek k záměru. Následně MŽP vydalo 1.11.2021 souhlasné Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2021/520/1381.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále jen "ÚSES") dle §3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Dle §4 odst.1 citovaného zákona je ochrana ÚSES povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ. Jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.

Stavba je v územní kolizi s nadregionálním biokoridorem K105 a K109. Biokoridor K105 kříží trať na jižním okraji Starého Plzeň (mezi zahrádkářskými koloniemi „Na Štice“ a „Na Smetaniku“), biokoridor K109 pak nedaleko soutoku Myslívského a Kovčinského potoka (cca 1 km severním směrem od žst. Nekvasovy).

Na regionální a lokální úrovni je záměr územní kolizi, souběhu či blízkosti celé řady prvků ÚSES.

č.	prvek ÚSES	název	staničení (km)	poznámka
1	lokální biocentrum funkční		291,1 – 291,4	
2	lokální biocentrum nefunkční		291,5	
3	lokální biokoridor nefunkční		291,9	
4	lokální biokoridor funkční		293,8	
5	lokální biokoridor funkční		293,0 – 296,4	
6	lokální biokoridor funkční		296,6	
7	lokální biokoridor funkční		298,55	
8	lokální biokoridor funkční		300,1	
9	lokální biokoridor funkční		299,650 – 304,009	není součástí záměru
10	regionální biokoridor funkční	RK2051	302,9	

11	regionální biocentrum funkční	RUSES 865		není součástí záměru
12	regionální biokoridor funkční	RK 269	304,1 – 304,8	vpravo trati
13	lokální biokoridor funkční		305,6 – 305,9	
14	lokální biocentrum funkční		305,9 – 306,2	
15	regionální biocentrum funkční	RUSES 864	307,7 – 307,9	
16	regionální biocentrum funkční	RUSES 864	307,9 – 308,5	
17	lokální biokoridor k založení		309,2	
18	lokální biokoridor k založení		311,4	
19	regionální biokoridor funkční		314,5	
20	lokální biocentrum funkční		317,4 – 317,5	vpravo
21	lokální biokoridor k založení		317,7	
22	regionální biocentrum funkční		317,7 – 319,5	
23	lokální biokoridor k založení		318,6	
24	regionální biokoridor funkční		318,6 – 319,9	vlevo
25	lokální biokoridor nefunkční		321,8	
26	lokální biocentrum funkční		322,2 – 322,4	
27	lokální biokoridor funkční		323,7	
28	lokální biocentrum nefunkční		324,4 – 324,7	
29	lokální biokoridor nefunkční		326,4	
30	lokální biocentrum nefunkční		326,55	
31	lokální biokoridor funkční		327,7	
32	lokální biokoridor funkční		332,2	
33	lokální biokoridor funkční		333,95	
34	lokální biocentrum funkční		334,7 – 335,1	
35	lokální biokoridor funkční		336,5	
36	nadregionální biokoridor nefunkční		337,9	
37	lokální biokoridor funkční a nadregionální biokoridor funkční		342,7 – 343,1	

Pojem **Významný krajinný prvek (dále jen „VKP“)** je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Záměr není v územní kolizi s registrovanými VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližší registrovaný VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce – jižní část, který představují vlhké pcháčové louky s přechodem k tužebníkovým ladům s výskytem několika desítek exemplářů ZCHD rostliny prstnatce májového, je lokalizován v blízkosti mostního objektu cca v km 342,970.

Stavbou dojde ke střetu s několika VKP taxativně vymezených dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. Jedná se o územní kolizi se všemi vodními toky a údolními nivami. V rámci posuzovaného záměru dojde k záboru pozemků plnicích funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) – detailní plošné vymezení dočasných i trvalých záboru PUPFL bude upřesněno v další fázi projektování.

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

Tzv. velkoplošné ZCHÚ (CHKO, NP) se v zájmovém území nenacházejí, nejbližší CHKO Brdy je vzdáleno více než 7,5 km východním směrem od žst. Ždírec u Plzně. V současném projektovém řešení nenastává územní konflikt mezi záměrem a maloplošnými ZCHÚ. Nejbližším maloplošným ZCHÚ je PP Černá stráň vzdálena více než 750 m od žst. Starý Plzenec.

Přírodní parky jsou definovány zákonem č. 114/1992 Sb., a to konkrétně v § 12, bodu 3. Výše uvedený bod definuje: „K ochraně krajinného rázu s významným soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněný podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území“. Záměr je v územní kolizi s přírodním parkem Buková hora – PP tvoří západní hranici trati mezi Blovicemi a Nepomukem. Další přírodní parky jsou vzdáleny více než 0,5 km od trasy záměru (Kornatický potok, Kakov – Plánický hřeben, Pod Štědrým).

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi (dále jen „PO“) a evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“), které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území. Řešený traťový úsek není v přímé územní kolizi s lokalitami chráněnými v rámci NATURA 2000. Okraj EVL Chejlava a EVL Maňovický rybník prakticky hraničí s drážním pozemkem, cca 20 – 30 m od osy železniční trati.

Památné stromy jsou definovány zákonem č. 114/1992 Sb. V Ústředním seznamu AOPK ČR (dále jen „ÚS“) je na katastrálních územích dotčených stavbou evidováno celkem 7 památných stromů, stavba není v kolizi se žádným z nich.

K ochraně **krajinného rázu** je určen §12 zákona č.114/1992 Sb. a je nástrojem orgánů ochrany přírody jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. V zastavěném území a zastavitelných plochách pro které je územním nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Nezbytný bude souhlas orgánu ochrany přírody podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č.114/1992 Sb. k umístování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Předmětná stavba vyvolá zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa („PUPFL“). Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů) budou polohou předmětné stavby dotčena. Výměry záboru budou zpřesněny až po finálním schválení technického řešení stavby.

V průběhu projektové přípravy budou v souladu s platnou legislativou – zákon 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, zpracovány všechny náležitosti pro vydání souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze **zemědělského půdního fondu** (vyhodnocení důsledků navrhované stavby na zemědělský půdní fond v rozsahu požadovaném přílohou 5 (Obsah vyhodnocení důsledků navrhovaného umístění staveb na ZPF) vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF).

Posuzovaný záměr bude realizován převážně na drážních pozemcích, předpokládají se zejména zábory ostatních ploch ve vlastnictví České dráhy a.s. a SŽ, s.o.

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

- zdroje nerostných surovin
- poddolovaná území
- svahové deformace

Trasa záměru je v územní kolizi s průzkumným územím Březový potok (ID 160005) registrovaného jako podzemní úložiště.

V zájmovém území se nenachází žádné chráněné ložiskové území, ložisko výhradní plocha, dobývací prostory ani prognózní zdroje nevyhrazených surovin. Nejbližší netěžené DP Koterov se nachází více než 850 m východním směrem od záměru. V území dotčeném zábořem se nenachází žádné poddolované území ani evidované důlní dílo ani se zde nenachází žádná aktivní ani potenciální sesuvná území. Záměr není v územní kolizi se žádným kontaminovaným místem.

Fauna a flora - v rámci přírodovědného průzkumu bylo zájmové území podrobně studováno a mapováno v průběhu všech zásadních vegetačních aspektů let 2018 až 2020. V průběhu stavebních prací dojde k zásahu do biotopů obecně i zvláště chráněných druhů živočichů a k fyzické likvidaci řádově jedinců. Tyto negativní přímé vlivy, stejně jako vlivy nepřímé (např. rušivé vlivy v podobě přítomnosti osob, zvýšená hluková a rozptylová zátěž aj.) lze, i s přihlédnutím k charakteru záměru a převažujícímu charakteru zájmového území (obhospodařovaná zemědělská krajina), považovat za přijatelné. Celkem bylo zastiženo 11 zvláště chráněných druhů živočichů, pro které s výjimkou rorýse obecného bude nezbytné zažádat povolení výjimky dle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

V rámci botanického průzkumu bylo celkově nalezeno 379 druhů rostlin. Ze zvláště chráněných druhů byly v širším zájmovém území stavby nalezeny tyto taxony:

- *Dactylorhiza majalis* (prstnatec májový) - ohrožený druh
- *Cornus mas* (dřín jarní) - ohrožený druh
- *Nymphoides peltata* (plavín štítnatý) - kriticky ohrožený druh
- *Coleanthus subtilis* (puchýřka útlá) - silně ohrožený druh

Nejvzácnější (*Nymphoides peltata*, *Coleanthus subtilis*) se vyskytují v rybnících v relativní blízkosti trati (Maňovický, Nový u Pačejova). Protože stavební záměr nepředpokládá dotčení těchto rybníků, nepředpokládáme negativní ovlivnění výše zmíněných druhů.

Zbylé dva druhy (kategorie ohrožený druh) jsou stavbou potenciálně negativně ovlivnitelné. V lokalitě s dřínem jarním proběhne rozšíření železniční trati o tři metry s adekvátním kácením mimolesní zeleně. Prstnatec májový v lokalitě chráněné jako VKP Mokřady Koterov je stavebním zámerem potenciálně dotčený (pojezdy techniky, ovlivnění vodního režimu apod.) Plán organizace výstavby bude v této lokalitě co nejvíce omezen, aby poškození lokality bylo co možná nejmenší.

Řešená stavba zkřížuje problematiku na dvou místech (Starý Plzenec a Zdemyslice) dálkový migrační koridor. Na těchto lokalitách je rovněž situováno migračně významné území, migračně významné území je rovněž lokalizováno mezi Maňovicemi a Horažďovickou Lhotou

Hygienické limity hluku a vibrací

Ochrana osob před nadměrným působením hluku a vibrací je řešena zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Výpočtem byla také ověřena možnost uplatnění korekcí staré hlukové zátěže. Z výsledků vyplývá, že s korekcemi staré hlukové zátěže lze uvažovat pouze v několika bodech. V ostatních výpočtových bodech je respektován základní hygienický limit z dopravy na drahách 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy.

Pro výhledový stav bylo provedeno posouzení akustické situace bez protihlukových opatření a s protihlukovými opatřeními.

Odpady a ochrana ovzduší

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů). Množství potencionálních odpadů bude evidováno souhrnně pro

celou stavbu a bude navržen způsob jejich využití, popřípadě odstranění. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení stavby, vzhledem k provozování výhradně elektrické trakce, nedojde k zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Vliv stavby na kulturní památky

V okolí stavby jsou v současné době evidovány kulturní památky. Vlastní realizace stavby se jich nebude dotýkat.

Řešená trať se není v územní kolizi s městskou památkovou rezervací ani jejím ochranným pásmem – začátek stavby je situován více než 4 km jihovýchodním směrem od nejbližší hranice městské památkové rezervace Plzeň.

Řešená trať není v územní kolizi s městskou památkovou zónou ani jejím ochranným pásmem. Nejbližší městská památková zóna Horažďovice je vzdálena více než 1,6 km jihozápadním směrem od trati.

Záměr není v územní kolizi s národní kulturní památkou. Nejbližší NKP Slovanské hradiště Hůrka ve Starém Plzenci, je vzdáleno 600 m severním směrem od záměru.

V dotčených katastrálních územích je dle Ústředního seznamu kulturních památek ČR evidováno celkem 17 nemovitých kulturních památek. Stavba nezasahuje do žádné nemovité kulturní památky. Je však v územní kolizi s ochranným pásmem zámku Kozel ve Štáhlavech.

Stavba zasahuje po celé délce do archeologické zóny 1. Archeologická zóna 1 je území, na němž jsou stavebníci již od přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je nutné respektovat § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o st. památkové péči v platném znění, tzn. týká se záměrů provádět jakékoli zemní práce, při nichž může být učiněn archeologický nálezk. do prvků ÚAN s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

a) Zóny havarijního plánování

Zájmové území stavby není součástí území, kde je stanovena Krajským úřadem Plzeňského kraje zóna havarijního plánování (dle zákona č. 224/2015 Sb.) a není ani v jeho blízkosti.

Z výše uvedeného důvodu nedochází k ovlivnění řešení zásad prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

b) Řešení zásad prevence závažných havárií

Pro provoz modernizované železniční trati se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí stavby objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají respektive skladují.

Z výše uvedených důvodů není třeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

c) Zařízení civilní ochrany

Vyhláška MV č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva, v § 2 definuje následující zařízení CO s názvy:

1. Zařízení pro zajištění evakuace.
2. Zařízení pro zajištění nouzového přežití a organizované humanitární pomoci.
3. Zařízení pro nouzové zásobování vodou.
4. Zařízení pro poskytování první pomoci.

5. Zařízení pro provádění prací spojených s vyprošťováním osob a k odstraňování následků mimořádných událostí.
6. Zařízení pro zjišťování a označování nebezpečných oblastí.
7. Zařízení pro zabezpečení dekontaminace terénu.
8. Zařízení pro zabezpečení dekontaminace osob a oděvů.
9. Zařízení pro zabezpečení dekontaminace věcných prostředků.
10. Zařízení pro zabezpečení ukrytí osob ve stálých úkrytech.
11. Zařízení pro zabezpečení výdeje prostředků individuální ochrany.

V řešeném úseku se v blízkosti trati z hlediska objektů civilní ochrany nachází objekt Domova pro seniory ve Vlčicích, kde má sídlo i zdravotnická záchranná služba a bývalý úkryt CO v Hradišti. Obě zařízení nejsou stavbou dotčena. Zároveň stavba žádné nové zařízení civilní ochrany nezřizuje.

B.8 Zásady organizace výstavby

Část dokumentace B.8 je doložena samostatně.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Dešťové vody budou z prostoru železniční tratě odváděny systémem otevřených příkopů, svodných potrubí a trativodů do vodotečí, nebo budou jednotlivá zařízení, v případě příznivého reliéfu a při vhodném využití území, vyústěna na terén.

Vody z prostoru železničních stanic a zpevněných ploch budou odváděny do stávajících kanalizačních řadů.

Vody z upravovaných pozemních komunikací budou svedeny do silničních příkopů, nebo dešťové kanalizace a následně budou vyústěny do vodoteče.

v Praze, listopad 2020 (aktualizace únor 2024)

Ing. Jan Nosek