

# ČISTOPIS DOKUMENTACE 11/2020

1	Koncepce Místně nákladní	08/2021	Ing. Halama	
Změna	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor: 		Objednatel: Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1		
		Korespondenční adresa: 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.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:
HIP: Ing. Jan Nosek Tel.: 296 154 221 Specialista profese: Ing. Miroslav Halama Stupeň: DUR		Podpis: Název a účel díla: Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)		
Zpracovatelské středisko: S-60 DOPRAVNÍCH STAVEB Tel.: 296 154 247 Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama		Název části díla: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY		B B.8
Vypracoval: Ing. Miroslav Halama Kontroloval: Ing. Jan Nosek Skart. znak: V20/2040 Počet formátů: 23xA4		Název přílohy: ČASOVÝ POSTUP PRACÍ Řádkové harmonogramy		Změna: 1 Číslo. příl.: 300
Datum: 11/2020		Měřítko: - IČD: 18 7413 02 08 00 00		



**Obsah:**

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Identifikace stavby .....	3
1.2 Identifikace investora a projektanta .....	4
1.3 Koncepce a Charakteristika stavby trati .....	4
<b>2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY .....</b>	<b>6</b>
2.1 Koncepce Etapizace výstavby.....	6
Blokové schéma Koncepce.....	7
2.2 Hlavní milníky přípravy a výstavby .....	8
2.3 Dělení stavby na úseky - SÚ, TÚ, DÚ, staničení - ZÚ, KÚ .....	8
2.4 Základní údaje a podmínky výstavby .....	11
2.5 Zásady Stavební technologie .....	12
<b>3. ŘÁDKOVÉ HARMONOGRAMY .....</b>	<b>16</b>
3.1 Projekční Příprava, Stavba - blokově .....	17
3.2 Postupy výstavby .....	18
3.2.1 Část 1. Provoz, Výluky, NAD, Etapy 0, 1, 2.....	18
3.2.2 Část 2. Etapy 3, 4, 5, 6.....	19

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Identifikace stavby

Název akce:	<b>Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)</b>
Číslo ISPROFIN:	511 352 0027
Číslo ISPROFOND:	327 321 4901
Stupeň dokumentace:	DÚR (Dokumentace pro Územní rozhodnutí)
Charakter stavby:	Modernizace a zdvoukolejnění – liniová stavba
Druh stavby	Stavba dráhy
Umístění stavby:	Kraj: Jihočeský, Plzeňský Okresy: Klatovy, Plzeň-jih, Plzeň-město Obce s rozšířenou působností: Horažďovice, Nepomuk, Blovice, Plzeň
Katastrální území:	Horažďovice, Babín u Horažďovic, Velký Bor u Horažďovic, Horažďovická Lhota, Jetenovice, Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Milčice, Kovčín, Nekvasovy, Záhoří u Milče, Maňovice, Mileč, Želvice, Třebčice, Dvorec, Vrčeň, Klášter u Nepomuka, Srby nad Úhlavou, Měcholupy u Blovice, Žďár u Blovic, Ždírec u Blovice, Vlčice u Blovice, Hradiště u Blovice, Blovice, Zdemyslice, Žákava, Olešná u Nezvěstic, Nezvěstice, Štáhlavice, Štáhlavy, Sedlec u Starého Plzně, Starý Plzenec, Bručná, Koterov
Dotčená trať:	celostátní ostatní, součástí sítě TEN-T, elektrizovaná 25 kV 50 Hz, (úsek Strakonice - Horažďovice předm. jednokolejná; Horažďovice předm. - Nepomuk dvoukolejná; Nepomuk – Pl.Koterov jednokolejná) - dle JŘ č. 190 Plzeň – České Budějovice - dle TÚ č. 0401 Gmünd NÖ (ÖBB) (část) – Plzeň hl.n.-os.n. (mimo) - dle TTP č. 709 Plzeň – České Budějovice
Přípojně trati:	regionální, jednokolejná, neelektrizovaná - dle JŘ č. 185 Horažďovice předm. – Klatovy - dle TÚ č. 0371 Horažďovice předm. (mimo) – Klatovy (mimo) - dle TTP č. 710A Horažďovice předm. – Klatovy regionální, jednokolejná, neelektrizovaná - dle JŘ č. 191 Blatná – Nepomuk - dle TÚ č. 0401 Blatná (mimo) – Nepomuk (mimo) - dle TTP č. 716C Blatná – Nepomuk regionální, jednokolejná, neelektrizovaná - dle JŘ č. 175 Rokycany – Nezvěstice - dle TÚ č. 0411 Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo) - dle TTP č. 714A Rokycany – Nezvěstice
Traťový úsek:	Horažďovice předm. (část TÚ před) – Pl.Koterov (mimo)
Dopravny:	Horažďovice předm. (mimo), Pačejov (mimo), Nepomuk, Ždírec u Plzně (rušená), Blovice, Nezvěstice, Starý Plzenec
Zastávky:	Velký Bor (rušená), Horažďovická Lhota (nová), Jetenovice, Kovčín (mimo), Nekvasovy, Mileč, Srby, Ždírec u Plzně (nová), Zdemyslice, Štáhlavy

## 1.2 Identifikace investora a projektanta

<b>Zadavatel:</b>	Správa železnice, státní organizace (SŽ, s.o.) Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
<b>Kontaktní adresa</b>	Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
<b>HIS</b>	Roman Kesl
<b>Generální projektant:</b>	sdružení <b>MP+SP – Horažďovice-Koterov</b> METROPROJEKT Praha a.s. (lídr sdružení) Argentinská 1621/36, Praha 7 IČ: 45271895 DIČ: CZ45271895 a SUDOP Praha a.s. Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349
<b>HIP</b>	Ing. Jan Nosek (Metroprojekt)
<b>Zástupce HIP</b>	Ing. Tomáš Hoření (Metroprojekt)
<b>Část dokumentace:</b>	ZOV, B.8, příl.300 Časový postup prací (vč. Harmonogramu výstavby)
<b>Odpovědný projektant:</b>	Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969) tel. 296 154 225, e-mail miroslav.halama@metroprojekt.cz
<b>Vypracoval:</b>	Ing. Miroslav Halama (texty; řádkové harmonogramy; podklady grafických částí - schémat a situací)
<b>Spolupráce:</b>	Hana Ranochová (grafické části - kresba schémat, orientační, přehledná a koo situace)

## 1.3 Koncepce a Charakteristika stavby trati

### Požadavek na Modernizaci:

- modernizaci trati v celém úseku (včetně dotčených dopraven) uvést do provozu jako celek s provozem ETCS.

### Koncepce výstavby:

- ze tří předložených koncepcí – Klasická, Nickolejná a Místně nákladní byla objednatel vybrána koncepce **Místně nákladní** 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.

### Hlavní specifika stavby navržená v DUR jsou:

- dva charakteristické stavební železniční zásahy do řešeného území:
  - rekonstrukce dvoukolejných traťových úseků žst. Horažďovice př. (mimo)-žst. Nepomuk (mimo) s vypuštěním úseku žst. Pačejov (vč.)-zast. Kovčín (vč.) délky 17,25 km,
  - zdvoukolejnění trati v úseku žst. Nepomuk (vč.)-Pl.Koterov (mimo) délky přes 29 km včetně rekonstruovaných mezilehlých železničních stanic,
  - malá část řešeného úseku před žst. Horažďovice předm. délky 725 m, která je vyčleněna na hranici Plzeňského kraje, je v rámci modernizace rekonstruována jako jednokolejná (v dalším stupni

dokumentace navrhuje zpracovatel ZOV její stavební začlenění do sousední stavby Strakonice-Horažďovice př., kde bude úsek napojen dvoukolejně),

- v rekonstruovaném dvoukolejném úseku je zrušena zast. Velký Bor a zřízena nová zast. Horažďovická Lhota; v oblasti rušené zastávky je navržena přeložka trati dl.cca 1 200 m s vysokými náspem přes Pačejovský potok,
- ve zdvoukolejňovaném úseku je žst. Ždírec u Plzně rekonstruována na zastávku; žst. Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec jsou kompletně přestaveny a peronizovány včetně nových podchodů, v oblasti zast. Zdemyslice je navržena přeložka trati dl.cca 1 100 m s vysokými náspem přes Podhrázský potok,
- postupy stavebních a technologických prací jsou rozčleněny do čtyř základních Etap:
  - **Etap 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,
  - **Etap 2** – práce v traťových úsecích (jedna z kolejí) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov) vč. lichých částí žst. Nezvěstice a Blovice,
  - **Etap 3** – práce v traťových úsecích (druhá kolej) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov) vč. sudé části žst. Nezvěstice; zdvoukolejňování úseku Nepomuk-Blovice vč. sudé části žst. Blovice, zdvoukolejňování úseku St.Plzenec-Koterov vč. kompletní žst. St.Plzenec,
  - **Etap 4** – zdvoukolejňování úseku Blovice-St.Plzenec vč. kompletní žst. Nezvěstice, dokončení prací v traťových úsecích (první kolej) Horažďovice př.-Nepomuk (mimo žst.Pačejov).
- velké mostní objekty nové (n.) i rekonstruované (ev.):
  - v rekonstruovaném dvoukolejném úseku – n.293,220 (II/188, zast.V.Bor); n.293,797 (Pačejovský p. za zast.V.Bor); ev.306,983 (zast.Nekvasovy); ev.309,808 (II/18614, zast.Mileč); ev.310,661 (za zast.Mileč),
  - ve zdvoukolejňovaném úseku – kromě všech nových podchodů ve stanicích jsou to následující mostní objekty – n.313,326 (Nepomuk, Tojická, podjezd pod kolejištěm); ev.314,415 (Nepomuk, Nad Hrádkem); 314,512 (Nepomuk, Polanský r.); ev.314,602 (Nepomuk, Úslava); ev.314,791 (Nepomuk, III/11745); n.317,040 (III/11745, zast.Srby); ev.325,750 (Blovice, Setecká); ev.327,677 (před zast.Zdemyslice, Podhrázský p.); n.327,960 (zast.Zdemyslice); ev.323,247 (Nezvěstice, III/1774, Olešenský p.); ev.332,313 (Nezvěstice, I/19); 336,440 (Štáhlavy, II/183); n.339,030 (St.Plzenec, M.Alše, podjezd pod kolejištěm); ev.340,021 (St.Plzenec, II/180, Žižkova).
- přeložky silnic II/117 v Blovicích dl. cca 450 m; III/11745 v oblasti Srby dl. cca 900 m a III/19114-15 v Nepomuku dl. cca 470 m,
- kompletní rekonstrukce TNS 110 kV Nezvěstice,

Hlavní a ostatní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) všech stanic a AB pro traťové úseky se zavedením systému ETCS vč. DOZ a RBC,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (DOK, TK, místní kabelizace), zařízení sdělovací a informační ve všech dotčených stanicích vč. TNS (rozhlasová zařízení, kamerové systémy, informační zařízení, telefonní zapojovače, EZS, LDP) a rádiová spojení,
- technologie DŘT, silnoproudé technologie TNS (vč. rozvodny 110 a 25 kV) a TS 22/0,4 kV pro napájení EOZ a zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a ÚO,
- nedrážní kabelová vedení – přeložky, úpravy či zřízení sdělovacích (35 ks SO – CETIN 32; ostatní 3) a silnoproudých kabelů vč. veřejného osvětlení (64 ks SO – ČEZ NN 21, VN 21, VVN 1; ČEPS 2; obecní 1, VO 18),
- potrubní vedení – přeložky, přípojky (případně ochrany) v počtu – u vodovodních 13 ks SO, kanalizačních 45, plynovodních 17 (7 VTL, 5 STL, 5 NTL),

- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku 4 železničních stanic (dl.cca 7,25 km), dtto dvoukolejných traťových úseků žel.spodku a svršku v délce cca 17,25 km a zdvoukolejnění jednokolejných traťových úseků v délce cca 23,7 km,
- nástupiště – rekonstrukce a novostavby 15 ks vnějších nástupišť na zastávkách v délce 1800 m, ve stanicích 5 ks ostrovních délky 800 m a 4 ks vnějších délky 420 m,
- železniční přejezdy – rekonstrukce a novostavby 16 ks, zrušení 13 ks,
- mosty:
  - železniční rekonstrukce nebo novostavby 53 ks; rušený 1 ks, rek.na propust 1 a na kanalizaci 1,
  - silniční (nadjezdy) pouze ochranné sítě 5 ks,
- propustky:
  - železniční rekonstrukce nebo novostavby 86 ks; rušených 11 ks,
  - silniční novostavby 2 ks,
- zdi (novostavby):
  - železniční opěrné 5 ks délky 570 m; zárubní 9 ks délky 1441 m, armované 1 ks délky 264 m,
  - silniční opěrné 2 ks délky 80 m; zárubní 1 ks délky 27 m,
- PHS – 4 ks v délce 200 m,
- pozemní komunikace:
  - silnice I. až III. třídy délky téměř 3 900 m,
  - místní komunikace a cesty délky cca 5 750 m,
  - zpevněné plochy ve čtyřech lokalitách,
- pozemní objekty – 4 ks objektů v rámci TNS, úpravy VB (7 ks), přístřešky a zastřešení nástupišť (12 lokalit), orientační systémy (12 lokalit), demolice (21 lokalit), úpravy oplocení vč.drobné architektury (21 lokalit), kabelovody (4 ks stanice a TNS).

## 2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

### 2.1 Koncepce Etapizace výstavby

Podstatou koncepce Modernizaci tratě je zachování téměř nepřetržitého provozu klíčových vleček ve stanicích Blovice a Starý Plzenec. Podmínkou je uvedení přípojně trati č.175 Rokycany-Nezvěsti v úseku Nezvěstice-Příkosice do takového 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.

Na následující stránce je Blokové schéma, znázorňující schematicky a orientačně koncepci výstavby celého (cca 50 km dlouhého) úseku. Schéma je doplněno značením úseků, kde je železniční provoz pro osobní dopravu vyloučen a nahrazen NAD a úseky, kde je během stavby zajištěn přístup Místně nákladní dopravy, především vleček. Určitým bonusem této koncepce je i možnost trasy pro přístup Místně nákladní dopravy využít i pro dopravu staveništní.

Na rozdíl od koncepce výstavby Klasické, kde bylo dělení stavby na 3 (resp. až 4 bloky – úseky), nelze u koncepce Místně nákladní tak plně využít dělení modernizace na stavby dílčí (menší), které plně odpovídá koncepci plánování postupů výstavby posledních roků stávajícího vedení Železniční správy. Opticky by to pak vypadalo, že stavby jsou v aktivním běhu a několikaletá zdržení již nejsou tak čitelná.



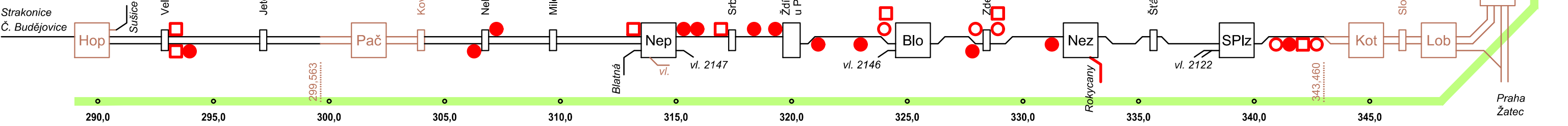
Výchozí stav

LEGENDA PROVOZU: žel. dopr. osobní NAD přestup železnice / NAD žel. dopr. Místně nákladní

2.1 Koncepte Etapizace výstavby Místně nákladní

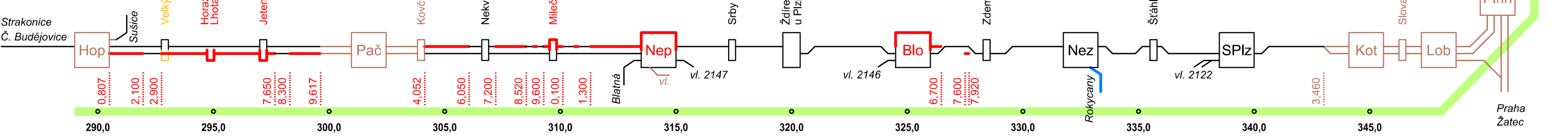
Etapa 0,1

Přípravné práce  
Zemní práce, komunikace



Etapa 2

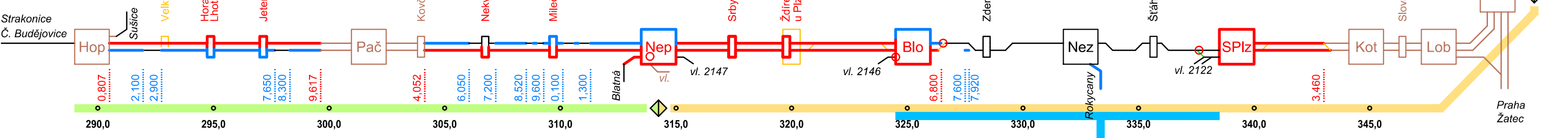
Stavební práce s dotčením  
žel. dopravy  
Mosty I., 1/2 2 stanice



Zimní přestávka

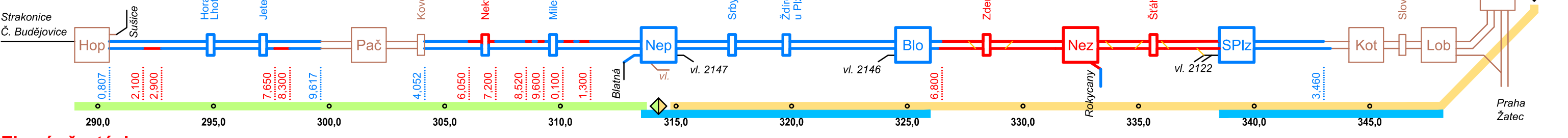
Etapa 3 (3a, 3b)

Stavební práce s vyloučením  
osobní žel. dopravy  
Mosty II., 2/2 2 stanice + celá



Etapa 4

Stavební práce s vyloučením  
osobní žel. dopravy  
Mosty III., stanice, TV

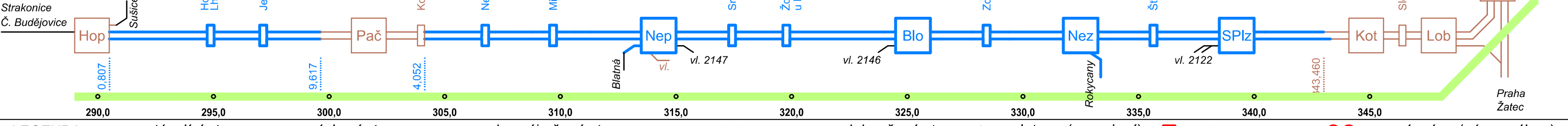


Zimní přestávka

Výhledový stav

Etapa 5,6

Práce pro ETCS  
Dokončující práce bez výluk



LEGENDA: — stávající stav — výchozí stav — provizorní/rušený stav — aktuální stav — dokončený stav podetapa (propojení) nové komunikace zemní práce (násyp,výkop)



## 2.2 Hlavní milníky přípravy a výstavby

Hlavní milníky přípravy stavby jsou termíny navržené projektantem, které zpracovatel ZOV považuje za termíny sice optimistické, ale reálnější, než jsou přání objednatele zakotvená do podmínek Zadání. V ZTP je termín výstavby předpokládán v letech 2023-26. Vzhledem v rozdílu mezi názorem zpracovatele ZOV a požadavkem Objednatelům nejsou v podrobnějším Harmonogramu vlastní stavby uvedeny konkrétní roky, ale pouze jejich počty.

<b>Metodický pokyn pro ETCS</b>	<b>30.11.2021</b>
<b>Schválení EIA</b>	<b>31.12.2021</b>
<b>Schválení SP v CK MD</b>	<b>31.08.2022</b>
1.podání žádosti o ÚR (celá stavba)	do 05/2022
2.podání žádosti o ÚR (dílčí stavby)	do 04/2023
<b>Získání ÚR (dílčí stavby)</b>	<b>do 31.10.2023</b>
zpracování dokumentace DSP dílčích staveb	04/2024-06/2026
podání žádosti o SP dílčích staveb	do 07-08/2026
<b>Získání SP (dílčí stavby)</b>	<b>12/2026-01/2027</b>
<b>Vypsání soutěže na stavbu</b>	<b>01.02. 1 roku</b>
vyhlášení vítězných dodavatelů	01.07. 1 roku
předání staveniště dodavatelům	01.09. 1 roku
<b>Zahájení stavby - přípravné práce</b>	<b>01.10. 1 roku</b>
zahájení stavby – hlavní stavební práce (výluky)	polovina 02. 2 roku
<b>Konec Modernizace - hlavní stavební práce (výluky)</b>	<b>konec 12. 3 roku</b>
konec stavby - dokončující práce	konec 06. 4 roku

## 2.3 Dělení stavby na úseky - SÚ, TÚ, DÚ, staničení - ZÚ, KÚ

Provozně a kapacitou možného průvozu vlaků charakterizují modernizaci dva úseky:

- **Dvoukolejný**, žst. Horažďovice předměstí (mimo) – žst. Nepomuk (včetně)
- **Jednokolejný**, žst. Nepomuk (mimo) – žst. Pl.Koterov (mimo)

Provoznímu dělení odpovídá i dělení na Stavební úseky (SÚ):

- **02**; TÚ část hranice krajů-Horažďovice př.  
(jednokolejná úprava stávajícího stavu)
- **03**; žst. Horažďovice př.  
(bez stavebního zásahu, pouze technologické úpravy)
- **04**; TÚ Horažďovice př.-Pačejov  
(modernizace dvoukolejného úseku)
- **05**; žst. Pačejov vč. zast.Kovčín  
(bez stavebního zásahu, pouze technologické úpravy)
- **06**; TÚ Pačejov-Nepomuk  
(modernizace dvoukolejného úseku)
- **07**; žst. Nepomuk  
(modernizace přípojných stanic)
- **08**; TÚ Nepomuk-Blovce  
(zdvoukolejnění úseku)
- **09**; žst. Blovice  
(modernizace stanic)
- **10**; TÚ Blovice-Nezvěstice  
(zdvoukolejnění úseku)

- 11; žst. Nezvěstice  
(modernizace přípojných stanic)
- 12; TÚ Nezvěstice-Starý Plzenec  
(zdvoukolejnění úseku)
- 13; žst. Starý Plzenec  
(modernizace stanic)
- 14; TÚ Starý Plzenec-Pl.Koterov  
(zdvoukolejnění úseku)

V čísle objektů se číslo stavebního úseku vyskytuje jako první dvojčíslí. Na místě prvního dvojčíslí se vyskytují ještě následující čísla:

- 90; stavební a technologické objekty řeší záležitosti v celém úseku (DOZ, RBC, ATÚ, rozhlasové zař., informační a kamerový systém, TRS, MRS, GSM-R, DDTS, DOZ, výstroj trati, kácení zeleně, náhradní výsadba a rekultivace, veřejné zájmy),
- 60; objekt mimo rozsah stavby (DRT na ED Plzeň),
- 51; objekty v úseku přípojných tratí č.185 Horažďovice př.-Horažďovice,
- 52; objekty v úseku přípojných tratí č.191 Nepomuk-Kasejovice,
- 53; objekty v úseku přípojných tratí č.185 Nezvěstice-Příkosice.

V projektové dokumentaci je použito tzv. Stavební staničení, které navazuje na staničení úseku od začátku trati a vede v nové stavební stopě všech řešených úseků. Výjimkou je skok staničení před žst. Nepomuk, kde je vložen abnormální hektometr délky 159 m a kontinuita staničení je zde narušena.

Vedle stavebního staničení je použito i Staničení evidenční – platí pro stávající objekty (mosty, propustky) a úrovně přejezdy.

#### Ohraničení stavby – průběh staničení

**ZÚ = km 288,200** nové staničení navazuje na stávající km 288,201 trati od Strakonice  
(nové staničení připravované modernizace trati od Střelských Hoštic má současnou projekční hodnotu km 288,228)

Stavba je ve svém rozsahu přerušena již dvěma stavbami dokončenými. Tyto stavby mají i vliv na průběh staničení vč. výskytu tzv. skoků.

Na stavbu žst. Horažďovice př. je navázáno nové staničení (této řešené stavby) tak, že před dokončenou stavbou žst. Pačejov (vč.zast. Kovčín) jsou skoky následující:

- „stavební“ v trati - nový km 299,604 = km stavby Pačejov 299,654 = km stávající 299,634  
(„definitivní“ ve výh.č.1 - nový km 300,549 = km stavby Pačejov 300,498 = km stávající 300,525)

Na stavbu žst. Pačejov (vč.zast. Kovčín) je navázáno pokračování nového staničení (této řešené stavby) tak, že na začátku žst. Nepomuk (ve výh.č.1) jsou hodnoty staničení (skoky) následující, s tím, že od dokončené stavby žst.Pl.Koterov je dotaženo druhé nové staničení této řešené stavby:

- nový km od Pačejova 312,746 = nový km od Koterova 312,687 = km stávající 312,712

**KÚ = km 343,653** navazuje na stávající km 343,638, přímo na dokončenou 5.stavbu Lobzy-Koterov s uvedeným novým staničením 343,653

**TÚ č.191 ;** navazuje na rekonstruovanou žst.Nepomuk v odbočné výh.č.8  
km 313,014=23,851 s úpravami do km 23,152 směr Blatná (Kasejovice)

**TÚ č.175 ;** navazuje na rekonstruovanou žst.Nezvěstice v odbočné výh.č.11  
km 332,961=26,550 s úpravami do km 26,140 směr Rokycany (Mirošov)

Traťový úsek (TÚ) v ose hlavní trati č.190 (číslo dle JŘ) je č.0401; přípojných tratí č.185 mají TÚ č.0371, č.191 TÚ 0421 a č.175 TÚ 0411.

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

DÚ	staničení		úseky
Hlavní trať č.190, TÚ č.0401			
Gmünd NÖ (ÖBB) (část) - Plzeň hl.n.-os.n. (mimo)			
úsek Střelské Hoštice – Plzeň Koterov			
40	285,589	288,979	Střelské Hoštice-Horažďovice předměstí
U1	288,979	290,375	žst. Horažďovice předměstí
42	290,375	300,736	Horažďovice předměstí Pačejov
V1	300,736	302,088	žst. Pačejov
44	302,088	313,242	Pačejov-Nepomuk
W1	313,242	314,287	žst. Nepomuk
46	314,287	320,057	Nepomuk-Ždírec u Plzně
X1	320,057	320,902	žst. Ždírec u Plzně
48	320,902	324,813	Ždírec u Plzně-Blovce
Y1	324,813	326,044	žst. Blovice
50	326,044	332,272	Blovce-Nezvěstice
Z1	332,272	333,19	žst. Nezvěstice
52	333,19	335,864	Nezvěstice-Štáhlavy
11	335,864	335,897	nz. Štáhlavy
1A	335,897	336,077	nz. Štáhlavy
54	335,897	338,774	Štáhlavy-Starý Plzenec
31	338,774	339,635	žst. Starý Plzenec
3A	0,042	1,5	žst. Starý Plzenec-(areál TSS Starý Plzenec)
3B	0,019	0,225	žst. Starý Plzenec-vl. PARAMET
56	339,635	344,664	Starý Plzenec Plzeň-Koterov
51	344,664	346,001	žst. Plzeň-Koterov (kol. 1-3)
Přípojná trať č.175, TÚ č.0411			
Rokycany (mimo) - Nezvěstice (mimo)			
úsek Mirošov – Nezvěstice			
B1	7,056	7,928	žst. Mirošov
04	7,928	9,654	Mirošov-PILA Mirošov
H1	9,654	9,684	odb.vl. PILA Mirošov
16	9,684	12,795	PILA Mirošov-Příkosice
C1	12,795	13,112	dD3. Příkosice
06	13,112	17,316	Příkosice-Lipnice
D1	17,316	17,604	nz. Lipnice
08	17,604	26,589	LipniceNezvěstice
Přípojná trať č.191, TÚ č.0421			
Blatná (mimo) - Nepomuk (mimo)			
úsek Kasejovice – Nepomuk			
C1	10,492	10,731	dD3. Kasejovice
06	10,731	17,502	Kasejovice-Kotouň
D1	17,502	17,734	dD3. Kotouň
08	17,734	24,23	Kotouň-Nepomuk
Přípojná trať č.185, TÚ č.0371			
Horažďovice předměstí (mimo) - Klatovy (mimo)			
úsek Horažďovice př. – Horažďovice			
02	0,362	2,053	Horažďovice předměstí-Horažďovice
B1	2,053	2,863	žst. Horažďovice

## 2.4 Základní údaje a podmínky výstavby

- Stavba Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo) je součástí uceleného souboru staveb Modernizace trati České Budějovice – Plzeň, která byla v dřívějších dobách brána jako součást tzv. Jižního železničního tahu (pomocná větev Hlavního tahu Plzeň-Praha-Kolín-Č.Třebová-Přerov) s pokračováním J.Hradec a Břeclav.
- Číslo ISPROFOND Modernizace tratě je **327 321 4901**, číslo ISPROFIN je **511 352 0027**
- Termín začátku stavby je umístěn do **října 1 roku výstavby**. Dle zpracovatele ZOV byl tímto rokem určen r.2027. Důvodem je nutný čas na dokončení projektové přípravy (proces EIA, dokončení DUR a zhotovení DSP), vydání ÚR a SP, zhotovení dokumentace pro soutěž na dodavatele stavby, její vlastní průběh a výběr dodavatele.
- Doba výstavby je rozvržena do cca 2,75 roku:
  - včetně přípravných a dokončovacích prací je od 10/1 roku do 06/4 roku (33 měsíce),
  - hlavní stavební práce trvají od 1/2 02/2 roku do 1/2 12/3 roku (22 měsíce),
  - hlavní stavební práce bez měsíců zimního období (zpracovatelem ZOV prodloužený rozsah dle požadavku náměstků SSZ) trvají 20 měsíců.
- Přes zimní měsíce (2/2 prosinec, leden, 1/2 únor) budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, i když během této doby mohou (a budou) probíhat projekční a výrobní práce na Mostních objektech a na Zabezpečovacím zařízení vč. instalací. Do zimního období lze „protáhnout“ Přípravné práce týkající se zejména výřezů křovin a kácení stromů, zemních prací či výstavby staveništních komunikací.
- Přípravné práce v délce cca 4,5 měsíce jsou převážně klasického charakteru (kácení, sejmutí ornice, staveništní komunikace, zemní práce, úpravy ploch ZS) s doplněním stavební činnosti na nutné přeložky Inženýrských sítí (IS).
- 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 zásypy), 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 kolejí 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 Blovic a do St.Plzence. 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.

- Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků je dle získaných informací následující:
  - **Aktualizace SP Modernizace trati České Budějovice-Plzeň**; je cca do poloviny r.2022 (07/2022) v projekční činnosti s tím, že její schválení (či zamítnutí) bude projednáno během 08/2022 na CK MD.
  - **Modernizace tratě Protivín(mimo)-Horažďovice předměstí(mimo)**; je projekčně ve stupni DUR a v současné době je zpracování ZP a DUR pozastaveno. Zpracovatelem ZOV je pro napojení krátkého (necelých 700 m) úseku před Horažďovicemi (patřícímu do Plzeňského kraje) navrženo provést modernizaci na dvoukolejnou trať až se stavbou směr Střelské Hoštice.
  - **Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí**, byla dokončena na konci r.2015 a pro její napojení od Jihočeského kraje platí výše uvedené v předchozím odstavci.
  - **Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650-304,009**; dokončení stavby a její plné uvedení do provozu je naplánováno na konec tohoto r.2021.
  - **Uzel Plzeň, 5.stavba Lobzy-Koterov** je ve fázi stavby s plánovaným dokončením do konce r.2022.

## 2.5 Zásady Stavební technologie

- Délky úseků:
  - řešený úsek stavby je mezi stanovenými body ZÚ a KÚ délky téměř 55,5 km,
  - po odečtení již zhotovených (nebo zhotovovaných) úseků (Horažďovice př. a Pačejov) vč. abnormálního hektometru (před stanicí Nepomuk) je stavební délka úseku téměř 49,15 km
  - délka dvoukolejných traťových úseků je celkem 17,5 km; délka jednokolejných téměř 24,4 a délka nových stanic přes 7,25 km.
- Zemní hmoty:
  - v rámci stavby dochází k poměrně velkým přesunům zemních hmot – téměř 1.500 tisíc m<sup>3</sup> (téměř 890 tis m<sup>3</sup> výkopů a 575 tis m<sup>3</sup> násypů) s celkovým přebytkem cca 315 tis m<sup>3</sup>,
  - k nejvýraznějším náspovým tělesům patří dvě dvoukolejné přeložky trati, jedna je v lokalitě Velký Bor (objem cca 185 tis m<sup>3</sup>) a před Zdemyslicemi (objem cca 110 tis m<sup>3</sup>); výrazné objemy výkopů jsou např. v oblastech za Zdemyslicemi (cca 55 tis m<sup>3</sup>), za Nepomukem (lokalita Buková hora-Chýlava), před St.Plzencem, u křížení s dálnicí D5 apod.,
  - přebytek výkopové zeminy nebude možné nejen ve stavbě využít, ale ani trvale umístit v prostoru stavby jako trvalé deponie; jsou ale vytipována místa (plochy) na dočasné (dlouhodobé) uložení (mezideponii) např. ve stanicích Pačejov, Nepomuk, Blovice, Nezvěstice, P.Koterov a oblast TSS St.Plzenec; navíc byly v traťovém úseku Pačejov-Nepomuk vytipovány další dvě lokality pro možnou mezideponii materiálu – v k.ú. Mileč (p.č.763 a 764) a v k.ú. Nekvasovy (p.č.900/4, 900/5 a 900/6); uvedená místa navazují na tělesa železniční trati a z opačné strany jsou napojena na silniční komunikace min.III.třídy; výhledově lze v těchto lokalitách uvažovat možné využití jedné koleje trati (po úpravách plochy podél koleje) na nakládku pro odvoz na skládku nebo úložiště nebo pro jinou železniční stavbu (např. Modernizace traťového úseku Kolín-Babín vč.Libické spojky), kde by došlo k úspoře investic za otevírání zemníků,
  - pro uložení přebytku výkopové zeminy bude z mezideponií stavby odvoz realizován po železnici; pro tuto stavbu je vytipováno úložiště v dobývacím prostoru Lomnička I v k.ú.Kaznějov,
  - s ohledem na množství hmot (zvláště rozsah některých náspových a výkopových těles – viz lokality výše), kilometrickou délku stavby a zatížení silničních tras (téměř praktická nevyužitelnost dopravy po železnici) je právě pro tyto práce vyčleněna samostatná 5-ti měsíční etapa,
  - časově výrazná samostatná etapa bude využita jako doba nejen k nutné stabilizaci, konsolidaci a minimalizaci dodatečného sedání náspových těles, ale u rozsáhlých zářezů i k prověření dostatečné stability nově otevřených svahů a utvoření podmínek na zatravnění vč. sadovnických úprav již během stavby.



- Délky stavebních postupů (časově) jsou:
- pro základní stavební etapy (1 až 4) shodné, a to v délce 5-ti měsíců,
  - délka Přípravných prací 4,5 měsíce (tzv.nultá etapa) se může zdát časově dostatečná, ale z praktických zkušeností na železničních stavbách SŽ, bývá zahájení staveb ze strany SSZ běžně zpožděno (v řádu i měsíců) a navíc Přípravné práce zasahují do Zimního období, které i přes požadované zkrácení ze strany náměstků SSZ na 1 měsíc (leden) může některé práce ovlivnit resp. zpozdit; určitým drobným opatřením je ze strany zpracovatele ZOV prodloužení Zimního období o 14 dní před (konec prosince) a 14 po (začátek února), aby byl dodavatel alespoň „upozorněn“ na možné stavební komplikace,
  - etapa pro práce na ETCS je nastavena přes Zimní období v délce 3 měsíců a práce mohou být ovlivnit stejnými vlivy jako bylo uvedeno v předchozí odrážce (vyjma zpoždění ze strany investora). Protože však dosud neexistuje platný Metodický pokyn Zásad pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem RTCS, je navržená doba etapy pouze orientační; možné zkrácení může být pouze ku prospěchu stavby, možné prodloužení prací (zatím na SŽ neexistuje podobná stavba, ze které by mohly problémy odvodit) neovlivní zásadním způsobem využitelnost dokončené stavby k normálnímu/běžnému provozu,
  - Dokončovací práce jsou navrženy na dobu 3,5 měsíce; pokud by došlo k jejich opoždění z důvodů prodloužení předchozí etapy ETCS, nepředpokládá se, že by stavba nebyla dokončena do konce 4. roku výstavby.
- Mostní objekty a mostní provizoria (MP)
- zatím není objednatelem rozhodnuto, zda nové podchody budou s ohledem na vysokou hladinu podzemní vody a zvýšenou ochranu proti průsakům a poškozením z umístění pracovní spáry mezi kolejemi, budovány vestavbou do železobetonové (hydroizolační) vany, ale již nyní je nutné s takovou možností počítat; zatím je identifikován pouze jediný takový podchod, a to v žst. Nepomuk, kde se stanice rekonstruuje za provozu ve dvou částech liché a sudé skupiny kolejí; zde je při výstavbě liché části kolejiště nutné počítat s instalací tří mostních provizorních (MP) konstrukcí pod provozovanými stávajícími kolejemi skupiny sudé,
  - uvedený postup si vyžádá (před zahájením dlouhodobé výluky v rekonstruovaných kolejích) krátkou výluku (cca 1 až 2 týdny) pro použití (vložení) provizorních mostních konstrukcí pod sousední (v etapě provozované) koleje,
  - pravidla pro použití MP se řídí Předpisem SŽDC S5/2 Správa mostních provizorií; ohledně nejvyšší rychlosti jsou v předpise předepsány podmínky, které pro krátkodobé zatímní objekty s MP vychází z typu nosné konstrukce, jejího uložení, charakteru podpěr a ze stavu a úpravy železničního svršku; pro dlouhodobé zatímní objekty s MP se určení nejvyšší dovolené rychlosti řídí zásadami pro trvalé mosty, které jsou uvedeny v Předpise SŽDC S5, část šestá,
  - pro krátkodobé zatímní objekty s MP smí při zahájení kolejového provozu jet první vlak rychlostí nejvýše 10 km/h; rychlost dle druhu konstrukce se pohybuje od 20 do 50 km/h (max.90 km/h pro MP-KN a MP KNO o jednom poli); dle uložení a charakteru podpěr je rozmezí rychlosti od 5 do 30 km/h; podle stavu a úpravy železničního svršku od 5 do 60 km/h,
  - pro potřeby této dokumentace je doporučeno, pro krátkodobé zatímní objekty s MP, pro výpočet rychlosti průjezdu kolejí uvažovat rychlost 20 km/h; pro dlouhodobé zatímní objekty s MP uvažovat rychlost 50 km/h; za rozhraní v dlouhodobém a krátkodobém zatímním objektu s MP je navržena doba 6 měsíců včetně; v případě podchodu v Nepomuku se bude jednat o dobu 7 měsíců,
- Hlavní zařízení staveniště (HZS):
- pokud nedojde k rozdělení stavby na dílčí a samostatně vysoutěžené stavby) je otázka umístění jednoho HZS na úseku 50-ti km (tak aby její poloha vyhovovala účinné obsluze stavby) poněkud sporná,
  - zatím je uvažováno s možnými lokalitami v každé nácestné stanici s tím, že je (kromě Pačejova) vyhrazen (většinou v rámci plochy nákladových obvodů) prostor v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení. V těchto místech je možné zajistit elektrickou (svícení, vytápění) i datovou (internet) přípojku pro funkci klíčových dodavatelů stavby a technického dozoru investora,
  - z pohledu umístění (vůči celé stavbě) je nejméně výhodná a zpracovatelem ZOV nedoporučená

stanice Horažďovice př. Ani v době rekonstrukce této stanice zde neexistovala žádná stávající pevná (využitelná) budova, ale byla zde sestava mobilních buněk. Největší nevýhodou je umístění na kraji celé stavby, kde ani neprobíhají velké objemy stavebních a technologických prací,

- o něco příznivější situace by byla v žst.Pačejov, kde je HZS pro stávající dokončovanou stavbu umístěna v objektu Pekáren a cukráren Klatovy na nepomuckém zhlaví stanice,

- z hlediska rozsahu celé stavby by nejvhodnějším umístěním byla stanice Nepomuk nebo Blovice včetně nejhodnějšího (a rychlejšího) silničního napojení a obě strany celé stavby (zejména relativně souběžná silnice I/20 a I/19 směr Plzeň a silnice II/188 směr Horažďovice),

- v pořadí třetí nejvhodnější lokalita pro HZS je stanice Nezvěstice, kde se velký objem specializovaných modernizačních činností (vč. návažných traťových úseků) odehrává až ve čtvrté etapě,

- umístění HZS ve stanici Starý Plzenec je o něco lepší lokalitou než u polohy ve stanici Pačejov, ale situačně je to vlastně až na konci stavby,

- úvaha o přemísťování místa HZS během stavby (resp. do míst hlavních/aktuálních největších stavebních zásahů) by byla při navržené (časové) délce/trvání stavby neúčelně vynaloženými (znehodnocenými) náklady.

➤ **Recyklační základna (RZ)** je svým umístěním, resp. možnostmi měnit její umístění během stavby (oproti umístění HZS), naopak neocenitelnou výhodou. V tomto stupni dokumentace je navrženo pět základních poloh, některé s alternativní možností jiného (blízkého) umístění:

- **HP (Horažďovice předměstí)** přiléhá za areálem Depa v km 289,55 ke kolejím, je částečně zpevněná a o velikosti cca 6.000 m<sup>2</sup>. Silniční přístup je od průtahu obcí ze silnice II/139, kolejově je možno využít přilehlou průjezdnou kol.č.12. V pokračování podél koleje č.12 ve směru staničení je v km 289,75 alternativní poloha RZ se stejným přístupem a velikostí plochy. Rozsah modernizované trati pro využití těchto RZ je předběžně navržen po km 295,0 oblasti nové zast. Horažďovická Lhota,

- **OP (Olšany-Pačejov)** předkládá dvě alternativy RZ. První, za skladovými objekty v km 301,51 přiléhá k průjezdné hlavní kol.č.2, plocha je částečně zpevněná a o velikosti cca 3.000 m<sup>2</sup>. Silniční přístup je od souběžné silnice III/18614, kolejově využití z hlavní koleje není dopravně příznivé. Druhá možnost umístění RZ je navržena v rozštěpu hlavní trati a vlečkového areálu na nepomuckém zhlaví podél kusé koleje č.5. Velikost plochy je necelých 2.500 m<sup>2</sup>, ale s možností až na 3.000 m<sup>2</sup>. Rozsah modernizované trati pro využití těchto RZ je předběžně navržen od km 295,0 do km 307,0 oblasti zast. Nekvasovy,

- **ND (Nepomuk-Dvorec)** je umístěna na pačejovském zhlaví v km 313,55 mezi kolejištěm a ul.Ke Trati, je částečně zpevněná a o velikosti cca 3.000 m<sup>2</sup>. Silniční přístup je od ul. Tojické (silnice III/19115), kolejově bude možno využít (po Etapě 2) novou manipulační průjezdnou kol.č.5. Rozsah modernizované trati pro využití této RZ je předběžně navržen od km 307,0 do oblasti nové zast. Ždírec u Plzně v km cca 320,5,

- **BL (Blovic)** využívá část rozsáhlého areálu bývalých dřevařských ploch na odvrácené straně VB v km 325,50, je zpevněná panelovým povrchem a navržena o velikosti cca 3.600 m<sup>2</sup> (lze rozšířit i dvojnásobně). Silniční přístup je z jihu od silnic II/117 (ul. Husova x Nad Tratí) a ze severu od silnice II/178 (ul. Setecká), kolejově bude možno využít (po Etapě 2) nově napojenou bývalou vlečkovou kolej dřevařů. Rozsah modernizované trati pro využití této RZ je předběžně navržen od km 320,5 do žst. Nezvěstice,

- **SP (Starý Plzenec)** předkládá tři možnosti RZ. První a doporučená je plocha na jižním okraji areálu TSS v km 337,75 travnatá bez zpevnění a o velikosti cca 6.500 m<sup>2</sup> (lze rozšířit až na 11.000 m<sup>2</sup>). Kolejově je napojena na kusou krajní kolej délky cca 170 m, silniční přístup je ze silnice III/18022. Druhá možnost je ve stejném areálu TSS cca v jeho polovině v km 338,20 s kolejovým napojením jiné kusé koleje délky cca 200 m a silničním napojením ze silnice III/18022 (ul. Smetanova). Třetí, ale napojením přes úzké místní cesty nejméně vhodná je plocha na západní straně zhlaví stanice o velikosti cca 4.800 m<sup>2</sup>. Umístěním mimo stanici je bez kolejového napojení, ale silničně v blízkosti průtahu komunikace II/180 (ul. Žižkova x Beručova). Rozsah modernizované trati pro využití těchto RZ je předběžně uvažován od žst. Nezvěstice po konec stavby před žst.PI.Koterov v km 343,50.



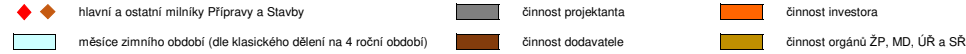
- **Montážní základny (MZ)** jsou uvažovány a navrženy v místech stávajících (resp. dokončených) stanic jako dlouhodobě (po dobu stavby cca 1,5 až 2 roky) vybavené a využívané prostory a koleje v žst. Horažďovice předměstí, Pačejov a Plzeň Koterov. Vybavení areálu MZ může být doplněno kolejovými jeřáby pomocí kterých se budou nová kolejová pole montovat a připravovat na odvoz na stavbu. Využití Montážní základny bude i jako základny demontážní, a to po celou dobu výstavby.
- **Mezideponie** se ve stavbě budou členit na místa mezideponie ornice, materiálu a na záložní plochy uložení zemního materiálu (zde je pamatováno na dlouhodobé uložení zeminy než bude odvezena do vytípaného dobývacího prostoru Lomnička v k.ú. Kaznějov). Ornice bude z části využita zpět na úpravu povrchů zemních těles, zbytek bude odvezen na vytípaná místa jejího nedostatku mimo stavbu nebo rozhrnut na sousední pozemky. Deponie materiálu se týká nejen uložení nového stavebního (šterk, šterkodrt, kolejnice, pražce, stožáry TV, ...), ale i dočasně uloženého odpadu před odvozem na skládky.
- **Dokončující práce** spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním a ověřovacím provozu.
- **Pracovní doba (směna)**
  - se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod (max. 12 hod.),
  - práce v noci projektant obecně nedoporučuje a z hlediska zatíženosti trati nebudou snad ani nutné.
- **Přístupy na stavbu** budou zpracovány a uvedeny v příloze č.100 Technická zpráva a orientačně zmapovány v Přehledných situacích (1:10.000) v přílohách č.211 až 213. Podrobněji jsou přístupy zakresleny v Koordinačních situacích (1:2.000) v přílohách č.221-234.
- **Komunikace pro stavbu** jsou přehledně vyznačeny v příloze č.201 Orientační situace (1:50.000), kde jsou naznačeny i vnější komunikační vztahy:
  - pro přísun materiálu ze vzdálenějších lokalit po silnici budou využity a doporučeny ze severu od dálnice D5; na jižní straně řešené oblasti je k dispozici silnice I/20; z oblasti Nepomuku po západní straně v „rozumné“ vzdálenosti od trati (s napojením na D5 před Plzní) je k dispozici silnice I/20; od I/20 křížuje přes Nezvěstice od západu k východu silnice I/19,
  - dálnici D5 a silnice I. třídy doplňují podél trati vč. křížování silnice II. a II.třídy.
- **Dopravně-inženýrská opatření** na veřejných silničních komunikacích budou z DIO (příloha č.500 ZOV) orientačně doplněny a zmíněny v příl.č.100 Technické zprávy. V příloze 500 DIO, jsou podrobnější texty doplněny i o situace.
  - jedná se zejména o uzavírky či omezení při výstavbě a rekonstrukcích mostů a podchodů
  - o objízdné komunikace při rekonstrukcích (uzavírkách) přejezdů,
  - provizorní objízdné komunikace pro výstavbu modernizovaných úseků trati,
  - v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na hlavních komunikacích.

### 3.1 Řádkový harmonogram výstavby - Projekční Příprava, Stavba - blokově

**"Modernizace tratě Horažďovice předm.(mimo) - Plzeň-Koterov(mimo)"**

Rev.02; 16.08.2021; HA

## Legenda



Počet měsíců je udáván v kalendářních.

## Poznámky

- jednokolejné úseky Nepomuk-Pí. Koterov jsou Úseky Veřejné prospěšné úseky státní
- dvokolejné úseky Horažďovice pí. Nepomuk **není** veřejné prospěšná stavba (dle zákona 416/2009 - uřízení výstavby dopravní infrastruktury nejsou pro DUR nutné souhlasy majitelů)
- projekční příprava nezapočítává reálnou legislativní možnost z odvolání účastníků řízení, která by ve stupni DSP znamenala pozastavení zahájení výstavby min. o 2 roky
- sledovaná koncepce Místně nákladní si vyžádá investice do přípojné trati č.175, je pak otázka, zda i přes navýšení investičních nákladů výjedy ekonomická výhodnost stavby (SP)

[illegible]

### 3.2 Řádkový harmonogram výstavby - Modernizace, Postupy výstavby

**"Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)"**

## Část 1. Provoz, Výluky, NAD, Etapy 0, 1, 2

**Rev.00; 23.08.2021; HA**

**Legenda:**

### ♦ hlavní milníky výstavby

### ♦ hlavní milníky ZZ

měsíce zimního období

===== délka dílčího stavebního postupu

———— přípravné a dokončovací práce



provoz jednokolejný

 provoz dvukolejný

provoz vlečka

**nickolejný provoz řešená trať (zajištění NAD)**

☐ nickolejný provoz přípojná trať (zajištění NAD)

**zabezpečovací zařízení**

 zemní práce

	kolejové úpravy (demonťáž, montáž vč.žel.spodku)
--	--

mostní objekty (propustky, mosty, nadjezdy, zdi

 nástupiště (vč. demolice) a ost.pozemní objekty

 pozemní komunikace (vč.přejezdů)

TV (základy, stožáry, brány, vedení)


Etapa	Popis činnosti	Doba trvání, Měsíky	1 rok stavby												2 rok stavby												3 rok stavby												4 rok stavby															
			9	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07																	
Provoz, Vyluka, NAD - Saviava, Zimní období	Hlavní stavební práce (klíčové objekty a postupy)	doba trvání	més.	tydny	dny																																																	
	03-07	Horázdovice př.-Nepomuk(vč.): Provoz dvoukolejné díle platného GVD																																																				
	08-14	Nepomuk(mimo)-Pl.Kotěrov; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nevěstice-Přikosice, trať 175 - Mírošovka; Vyluka, NAD																																																				
	03-07	Horázdovice př.-Nepomuk(vč.): Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																				
	08	Nepomuk(mimo)-Blovic(mimo); Provoz bez omezení GVD																																																				
	09	žst.Blovce; Provoz poloviny stanice vč.vlečky díle vylukového GVD																																																				
	10-14	Blovic(mimo)-Pl.Kotěrov; Provoz bez omezení GVD																																																				
	03-06	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz dvoukolejné díle platného GVD																																																				
	07-09	žst.Nepomuk, Blovce; Provoz poloviny stanice vč.vlečky díle vylukového GVD																																																				
Zima	Nepomuk(mimo)-Blovic(mimo); Provoz jednokolejné bez omezení GVD																																																					
	10-14	Blovic(mimo)-Pl.Kotěrov; Provoz bez omezení GVD																																																				
	03-06	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																				
	07	Nepomuk; Provoz poloviny stanice bez budoucí vlečky díle vylukového GVD																																																				
	08	Vyluka Nepomuk-Kasejovice, trať 181; Vyluka, NAD																																																				
	09	Nepomuk(mimo)-Blovic(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	10-12	žst.Blovce; Provoz poloviny stanice vč.vlečky díle vylukového GVD																																																				
	13-14	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo)/TSS(vč.): Provoz díle vyluk.GVD přes Mírošovku																																																				
	03-06	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																				
	07-09	Nepomuk(vč.); Blovic(vč.): Provoz bez omezení GVD																																																				
3. Etapa	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo); Vyluka, NAD																																																					
	08	Nepomuk(mimo)-Blovic(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	09	žst.Blovce; Provoz poloviny stanice vč.vlečky díle vylukového GVD																																																				
	10-12	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo)/TSS(vč.): Provoz díle vyluk.GVD přes Mírošovku																																																				
	13-14	St.Přezec(vč.)-Pl.Kotěrov(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	03-06	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																				
	07-09	Nepomuk(vč.); Blovic(vč.): Provoz bez omezení GVD																																																				
	10-12	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	13-14	Nevěstice-Přikosice, trať 175 - Mírošovka; Vyluka, NAD																																																				
	St.Přezec(vč.)-Přezek; Provoz bez omezení GVD																																																					
4. Etapa	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																					
	07-09	Nepomuk(vč.); Blovic(vč.): Provoz bez omezení GVD																																																				
	10-12	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	13-14	Nevěstice-Přikosice, trať 175 - Mírošovka; Vyluka, NAD																																																				
	St.Přezec(vč.)-Přezek; Provoz bez omezení GVD																																																					
	03-06	Horázdovice př.-Nepomuk(mimo); Provoz jednokolejné díle vylukového GVD																																																				
	07-09	Nepomuk(vč.); Blovic(vč.): Provoz bez omezení GVD																																																				
	10-12	Blovic(mimo)-St.Přezec(mimo); Vyluka, NAD																																																				
	13-14	Nevěstice-Přikosice, trať 175 - Mírošovka; Vyluka, NAD																																																				
	St.Přezec(vč.)-Přezek; Provoz bez omezení GVD																																																					
Zima	Horázdovice př.-Pl.Kotěrov; Provoz dvoukolejné díle nového GVD																																																					
	52	Nevěstice-Přikosice, trať 175; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
	53	Nepomuk-Kasejovice, trať 192; Provoz jednokolejné díle platného GVD																																																				
0	Připravě práce																																																					
	vývoz klovin a kácení																																																					
	sejmutí omíčky																																																					
	staveništní komunikace																																																					
	IS - přeložky a ochrany																																																					
	Trať č.175 - Mírošovka - Připravě práce																																																					
	53	vývoz klovin a kácení																																																				
	ZS, přístupy ke staveništi																																																					
	IS - přeložky a ochrany																																																					
	53	IS - přeložky a ochrany																																																				
1	Zemní práce, Komunikace, Zdi																																																					
	demontáž částí zast. Velký Bor																																																					
	provizorní přeložka III/188 V Bor																																																					
	násp. 292,950-294,100 (V Bor)																																																					
	výkopy 306,700-800; 307,400-550 (Nekvasovsy)																																																					
	násp. 306,120-470; 306,800-307,100 (Nekvasovsy)																																																					
	násp. 314,330-900 (Nepomuk)																																																					
	přeložka silnice III/11745 (Srby)																																																					
	žárubní zeď arm.zeminy 324,696-960 (Blovce)																																																					
	přeložka silnice III/117 Pod Trati (Blovce)																																																					
04 (Nep.-Blo)	Zdi 316,306-316,770 (z. Srby); 318,781-318,975 (z. Vilemov)																																																					
	výkopy 315,280-580 (Nepomuk); 318,200-500; 318,600-780 (Vilemov)																																																					
	výkopy 319,500-800 (Myř); 324,600-325,000 (Blovce)																																																					
	násp. 319,00-100 (Vilemov); 321,700-322,450 (Stará Huť)																																																					
	násp. 323,600-800 (Vlčice); 324,400-600 (Blovce)																																																					
	místní silnice Zdemyslice																																																					
	výkopy 328,100-400; 328,700-329,400 (Zdemyslice)																																																					
	násp. 327,550-328,060 (Zdemyslice)																																																					
	násp. 332,000-300 (Nevěstice)																																																					
	místní silnice Kotěrov																																																					
14	výkopy 340,770-980; 341,100-350; 342,270-343,600																																																					
	násp. 340,690-770; 340,980-100; 341,700-342,270																																																					
	Trať č.175 - Mírošovka - Stavební práce																																																					
	kolejové úpravy																																																					
	místní objekty																																																					
	komunikace a přejezdy																																																					
	technologické práce vč. ZZ																																																					
	zprovoznění Mírošovky pro provoz vleček																																																					
	Mosty I, 2, TU, polovina 2. stanice																																																					
	TV - úpravy pro stavbu, nové základy																																																					
04 - 2TK (Hor-Pač)	pažení pro mosty a propustky																																																					
	demontáž TK 290,755-292,100; 292,900-297,650; 298,300-299,617																																																					
	demontáž nástupišť zast.Jetenovice																																																					
	Mosty n.celý - 293,220; 293,797																																																					
	Mosty ev.část(3ks) - 291,486; 294,412; 295,087																																																					
	Prop.ev.část(5ks) - 291,959; 292,957; 293,209(dem); 294,604; 295,067(dem.)																																																					
	Propustky ev.část(5ks) - 295,087; 295,567; 296,208; 296,534; 296,693																																																					
	Propustky ev.část(4ks) - 297,385; 298,597; 298,924; 299,309																																																					
	Nadjezd ev.ochr.sítě - 297,021																																																					
	vnější nástupišť zast.H.Lhotá, Jetenovice																																																					
06 - TK (Pač-Nep)	montáž TK (7,295km) 290,755-292,100; 292,900-297,650; 298,300-299,500																																																					
	TV - stožáry, brány, lana																																																					
	zkoušení dotčeného stáv. ZZ																																																					
	aktivace dotčeného stáv. ZZ																																																					
	TV - úpravy pro stavbu, nové základy																																																					
	pažení pro mosty a propustky																																																					
	demontáž TK 302,850-900; 304,051-306,050; 306,525-650; 307,200-308,520																																																					
	dem.TK 308,890-309,320; 309,600-310,100; 310,420-790; 311,300-312,746																																																					
	demontáž nástupišť zast.Mlýč																																																					
	Mosty ev.část(5ks) - 302,850; 304,375; 305,463; 307,983; 309,160																																																					
2	Mosty ev.část(4ks) - 309,808; 310,661; 312,213; 312,447																																																					
	Propustky ev.část(4ks) - 304,529; 304,723; 305,106; 305,632																																																					
	Propustky ev.část(4ks) - 307,575; 308,461; 311,411; 312,252																																																					
	Nadjezdy ev.ochr.sítě(3ks) - 308,720; 310,163; 311,863																																																					
	vnější nástupišť zast. Mlýč																																																					
	montáž TK (3,493km) 302,85-90;304,052-306,05;306,525-65;307,20-308,52																																																					
	montáž TK (2,736km) 308,89-309,32;309,60-310,10;310,42-78;311,30-312,746																																																					
	Zed - 304,785-809(z.)																																																					
	Přejezd ev. - 304,770-P1180																																																					
	TV - stožáry, brány, lana																																																					
07 - TK (Nepomuk)	zkoušení dotčeného stáv. ZZ																																																					
	aktivace dotčeného stáv. ZZ																																																					
	TV - úpravy pro stavbu, nové základy																																																					
	pažení pro mosty a propustky																																																					
	demontáž TK 312,687-v.2; SK1,3,5,5a,7a,7b (vč.přej.)P1182)																																																					
	demontáž 12ks výhybek č.2,4,5,6,8,10,11,12,13,16,17,20,21																																																					
	demontáž nástupišť u stáv.SK1																																																					
	Mosty n. část - 313,326 (III/19114,Tojická); 313,873-podchod																																																					
	Propustky ev.část(3ks) - 312,851; 313,223; 313,496																																																					
	ostrovní nástupišť																																																					
09 - Iličá sk. (Blovce)	provizorní nástupišť u nové SK5 a stáv.SK6																																																					
	montáž SK1 část 1a,3,5,kusař																																																					
	montáž 8ks výhybek č.1,5,7,10,13,16,23																																																					
	provizorní přejezd P1182 Tojická																																																					
	část přeložky III/19114 do podjezdu 313,326																																																					
	TV - stožáry, brány, lana																																																					
	zkoušení provizorního SZZ																																																					
	úpravy pro stavbu, nové základy																																																					
	pažení pro mosty a propustky																																																					
	demontáž SK3,5,5a a 3ks výhybek č.3,5,C1																																																					
10	Most n. část - 325,372-podchod																																																					
	Most ev.část - 325,750 (II/178,Setečká)																																																					
	Propustky ev.část(3ks) - 325,636; 326,539; 326,682																																																					
	ostrovní nástupišť																																																					
	montáž SK1,3,kusař3a napojení v.V2027 vč.přejezdu; TK nová v.č.15-326,700																																																					
	montáž 8ks výhybek č.3,4,5,6,8,10,11,15																																																					
	TV - stožáry, brány, lana																																																					
	zkoušení provizorního SZZ																																																					
	Most ev.327,677 (přistavba); n. 327,960																																																					
	Propustky ev.329,156																																																					
Etapa	SÚ	Hlavní stavební práce (klíčové objekty a postupy)	doba trvání	més.	tydny	dny																																																
		Popis činnosti	Doba trvání, Měsíky																																																			

## Část 2. Etapy 3, 4, 5, 6



**Rev.00; 23.08.2021; HA**

**Legenda:**

- ◆ hlavní milníky výstavby
- ◆ hlavní milníky ZZ

 měsíce zimního období  
 délka dílčího stavebního postupu  
 přípravné a dokončovací práce

-  provoz jednokolejný
-  provoz dvukolejný
-  provoz vlečka

-  nickolejný provoz řešená trať (zajištění NAD)
-  nickolejný provoz přípojná trať (zajištění NAD)
-  zabezpečovací zařízení

-  zemní práce
-  kolejové úpravy (demonťáž, montáž vč.žel.spodku)
-  mostní objekty (propustky, mosty, nadjezdy, zdi)
-  nástupiště (vč. demolice) a ost.pozemní objekty
-  pozemní komunikace (vč.přejezdů)
-  TV (základy, stožáry, brány, vedení)
-  provizorní objekty, propojení

[illegible]