

Č.j.: 15682/2013/SSZ-TÚ/Vs

Příloha k SP č.j. 54845/2013-O7

# Posuzovací protokol

## přípravné dokumentace stavby

### „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“

#### I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati
ISPROFIN:	5323520014
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba
Místo stavby:	Železniční uzel Plzeň v rozsahu: Železniční trať Praha – Plzeň – Domažlice – Česká Kubice v úseku ev. km 111,350 až ev. km 114,460 Železniční trať Č.Budějovice – Plzeň – Cheb v úseku ev. km 350,770 až ev. km 352,180. Prostor mezi tratěmi Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb pro přeložku silnice I/26 (Domažlické ulice) a přeložku trati Plzeň – Domažlice
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Plzeň - město
Městský úřad:	Plzeň
Katastrální území:	Plzeň, Skvrňany, Vejprnice
Zadavatel:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Zahájení stavby:	2017
Ukončení stavby:	2018
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP Praha a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3, IČ 25793349, DIČ CZ 25793349

#### II. Všeobecné údaje o stavbě

Stavba „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“ (dále také jen **3.stavba**) začíná v km 350,770 v zast. Plzeň Jižní předměstí a končí km 352,180 trati SŽDC č.713 dle SJŘ (č.170 dle KJŘ) směrem Cheb. Zároveň začíná v km 111,350 v zast. Plzeň Jižní předměstí a končí km 114,460 trati SŽDC č.712 dle SJŘ (č.180 dle KJŘ) směr Domažlice v nové odb. Nová Hospoda.

3.stavba na začátku navazuje na „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK 1.etapa“, která je v realizaci. Na konci tratě č.170 ve směru na Cheb navazuje opět na tuto stavbu.

Na konci tratě č.180 směrem na Domažlice by měla na 3.stavbu navazovat „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice“ (v současné době ve studijní fázi). Ta je podle návrhu revize koridorů TEN-T

součástí jádrové sítě. Ve 3. stavbě je koordinován dvoukolejný výjezd směr Domažlice a je navržen vč. stavební připravenosti všech objektů pro budoucí elektrizaci.

Realizace 3. stavby propojí sousední úseky III.TŽK ve směru Plzeň - Cheb, které jsou (nebo budou před jejím zahájením) již po přestavbě. Tím bude plnohodnotně zajištěna interoperabilita na celém úseku III.TŽK na větvi Praha – Plzeň – Cheb.

V současné době má město Plzeň platný územní plán /účinnost od 1.12.1995/. Dle § 188 odst. 1, zák. č. 183/2006 Sb. ("starý" stavební zákon) musí Plzeň pořídit nový územní plán do konce roku 2015. Zastupitelstvo města Plzně dne 22. 3. 2012 usnesením č. 114 schválilo zadání Územního plánu Plzně a v současné době se zpracovává návrh.

3. stavba je v souladu s platným územním plánem. V seznamu veřejně prospěšných staveb je 3. stavba vedena pod označení D315. Průjezd uzlem Plzeň a uzel Plzeň včetně zaústěných tratí Plzeň– Česká Kubice, Plzeň– Cheb, Plzeň– Žatec, České Budějovice – Plzeň, Plzeň– Železná Ruda a Praha -Plzeň.

Stavba je kombinací modernizace, rekonstrukce a rozšíření stávající dopravní infrastruktury (železniční i silniční) jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako **dopravní stavby**. Vyvolané investice (především úpravy inženýrských sítí) dotčené realizací úprav dopravní infrastruktury obnoví původní funkci překládaných a upravovaných zařízení.

### Kapacitní údaje stavby:

Rekonstrukce žel. svršku - montáž	9743 m
Rekonstrukce výhybek - montáž	13 ks
Mosty (nový + rek.)	6 ks
Pozemní stavby – demolice	69727 m <sup>3</sup>
- zastřešení	493 m <sup>2</sup>
- nové	810 m <sup>3</sup>
PHS	1181 m
Nástupiště – 170 m	2x
Trubní vedení – přeložky	7279 m
Trakční vedení – demontáž (železnice)	6,6 km
- nové (železnice)	6,6 km
- demontáž (MHD)	5,16 km
- nové (MHD)	4,56 km
Zabezpečovací zařízení (nově zabezpečené výh.j.)	7 ks
Silnoproudé rozvody (nn + vn celkem)	17,3 km
Slaboproudé rozvody sdělovací (metalické a optokabely)	15,63 km

### III .Projednání dokumentace

- Vyjádření AWT, a.s., Provoz Plzeň, Borská 40, 316 00 Plzeň, zn. 003/019710/2013/Vy ze dne 27. 6. 2013 (správce a provozovatel vleček Škoda Investment), K dokumentaci nemá připomínky, ukládá způsob měření nově upravovaných kolejí
- Vyjádření Obvodního báňského úřadu pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, Hřímálého 11, 301 00 Plzeň, zn. SBS/13832/2013/OBÚ-06 ze dne 30. 5. 2013, Nemá námítky
- Souhlasné závazné stanovisko HZS Plzeňského kraje, Kaplířova 9, 320 68 Plzeň, č.j. HSPM-4742-17/2010 ÚPP ze dne 6. 5. 2013, Souhlasné stanovisko s 3 podmínkami pro další stupně přípravy. Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.
- Vyjádření IT Bohemia, spol. s r.o., Domažlická 142, 318 00 Plzeň, bez č.j., ze dne 3. 5. 2013, ze dne 2. 8. 2013 a bez č.j. ze dne 5.10.2013, Nesouhlasí se zrušením vlečky ani s finanční náhradou, Souhlasí s navrženým technickým řešením dle předložené dokumentace. Vlečka bude zachována v nové poloze.
- Souhlasné závazné stanovisko KHS Plzeňského kraje, Skrétova 15, 303 22 Plzeň, zn. 7276, 9169-21/13 ze dne 23. 5. 2013, Souhlasné stanovisko

- Vyjádření Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, zn. DSH/5850/13 ze dne 24. 4. 2013 S ohledem na ustanovení Zákona č. 1/1997 Sb. o pozemních komunikacích a náplň stavby mu nepřísluší se k e stavbě vyjadřovat (odkazuje na MD ČR)
- Vyjádření Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, zn. KPP/1662/13 ze dne 3. 5. 2013. Nejsou dotčeny zájmy chráněné úřadem a proto není k vyjadřování příslušný, Upozorňuje na významné archeologické lokality v místě stavby a způsob jejich ochrany.
- Vyjádření Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru životního prostředí, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, zn. ŽP/3822/13 ze dne 30. 4. 2013 Vyjádření upozorňuje na platnost stanoviska z 15.10.2077 (ŽP/6165/06) a upozorňuje na nutnost vydání souhlasu dalších orgánů na úseku ochrany ŽP.
- Sdělení Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru životního prostředí, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, k platnosti stanoviska EIA, zn. ŽP/5964/12 ze dne 9. 7. 2012. Stanovisko EIA zůstává v platnosti.
- Závazné stanovisko Magistrátu města Plzně, odboru dopravy, Škroupova 5, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/091840/13 ze dne 3. 5. 2013, 2 podmínky pro závazné stanovisko – budou řešeny v rámci změny ÚR - a 4 připomínky k technickému řešení – připomínky vysvětleny, zapracovány nebo budou řešeny v dalším stupni proj. dokumentace.
- Stanovisko Magistrátu města Plzně, odboru krizového řízení, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, zn. MMP/089772/13 ze dne 2. 5. 2013, -souhlasné stanovisko.
- Vyjádření Magistrátu města Plzně, odboru památkové péče, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, zn. MMP/087216/13 ze dne 7. 6. 2013 -bez zásadních připomínek.
- Vyjádření Magistrátu města Plzně, odboru stavebně správního, Škroupova 4, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/117443/13 ze dne 3. 6. 2013-z územního hlediska bez námitek.
- Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/90821/13 ze dne 22. 5. 2013, -obecný požadavek na respektování stávajících nedotčených dřevin a omezování znečišťování ovzduší po dobu realizace stavby;
- Sdělení Magistrátu města Plzně, odboru životního prostředí, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/086088/13 ze dne 3. 5. 2013, souhlasu s umístěním recyklační základny.
- Vyjádření Útvaru koncepce a rozvoje města plzně, Škroupova 5, 305 84 Plzeň, zn. ÚKRMP/0326/2013 ze dne 3. 6. 2013. Požadují doplnit detaily navrhovaných řešení. Podmínky v rámci připomínkového řízení byly zapracovány do PD nebo budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. První připomínka nebude akceptována v žádném stupni projektové dokumentace vzhledem k administrativní náročnosti a potřebě dalších financí, podmínky č. 2, 4, 5 zapracovány do PD, podmínky č. 3, 6 a 8 budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace, podmínku č. 7 nelze akceptovat z důvodu nesouhlasu Plzeňské teplárenské a.s.
- Stanovisko NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s., náměstí Republiky 28, 301 00 Plzeň, zn. 074130039 ze dne 31. 5. 2013, Bez námitek k vydání ÚR.
- Vyjádření Plzeňských městských dopravních podniků, a.s., Denisovo nábřeží 12, 303 23 Plzeň, zn. 538/ÚDC/Sok/13 ze dne 3. 6. 2013, Souhlas se stavbou a vydáním ÚR, Upřesnění požadavků na technické řešení do dalšího stupně dokumentace.
- Stanovisko Policie ČR , Krajského ředitelství, odboru služby dopravní policie, Nádražní 2, 306 28 Plzeň, č.j. KRPP-301-66/ČJ-2013-0300DP ze dne 29. 4. 2013, Souhlas se stavbou a vydáním ÚR
- Stanovisko Městského ředitelství policie Plzeň, Dopravní inspektorát, U Borského parku 20, 306 11 Plzeň, č.j. KRPP-66818/ČJ-2013-030506-1 ze dne 10. 5. 2013, Ztotožnění se stanoviskem PČR KŘ č.j. KRPP-66818/ČJ-2013-030506-1.
- Stanovisko POVED s.r.o., Nerudova 25, 301 00 Plzeň, zn. PO-20130182-NÁH ze dne 2. 5. 2013, Ukládá 3 podmínky k tech. řešení stavby (2 akceptovány v rámci PD a jedna bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace), Ukládá 4 podmínky k organizaci výstavby (budou řešeny v dalším stupni dokumentace).
- Stanovisko Povodí Vltavy, s.p., závod Berounka, Denisovo nábřeží 14, 304 20 Plzeň, zn. 31734/2013-342/Fr SP-2013/6613 ze dne 9. 9. 2013, Souhlas s 5 podmínkami pro další stupeň dokumentace pro provádění stavby.
- Vyjádření TJ. SOKOL Plzeň Skvrňany, Emingerova 1, 318 02 Plzeň, bez č.j., ze dne 5. 6. 2013 - 6 podmínek pro další stupeň dokumentace.
- Vyjádření ŠKODA INVESTMENT a.s., Útvar Správa majetku, Tylova 1/57, 301 28 Plzeň, zn. SM/103/13 ze dne 17. 6. 2013, Souhlas se stavbou + 7 podmínek pro další přípravu a provádění. Všechny

podmínky budou řešeny v dalším stupni dokumentace. Upozornění, že Škoda Investment se na stavbě nebude finančně podílet.

- Vyjádření Úřadu městského obvodu Plzeň 3, odboru dopravy a životního prostředí, sady Pětatřicátníků 7-9, 305 83 Plzeň, č.j. UMO3/14771/13 ze dne 29. 5. 2013, souhlasné stanovisko.
- Závazné souhlasné stanovisko ČR – Ministerstva obrany, VUSS Praha, Hradební 12/772, 110 05 Praha 1, č.j. 5233/67488-ÚP/2013-7103/44 ze dne 4. 6. 2013, Souhlasné stanovisko.

***K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto organizace:***

- Vyjádření Českých Radiokomunikací, a.s., odd. Ochrany sítí, Skokanská 2117/1, 169 00 Praha 6 – Břevnov, (Vegacom, a.s.), zn. ÚPTS/OS/91331/2013 ze dne 13. 6. 2013, Bez připomínek.
- Vyjádření ČEZ ICT SERVICES, Guldenerova 19, 303 38 Plzeň, bez č.j., ze dne 21. 5. 2013. Souhlas se stavbou. Ukládají podmínku o informování 6 týdnů před započítím prací.
- Vyjádření MAXPRPGRES, s.r.o., Traťová 1, 619 00 Brno, zn. PZ13040058 ze dne 6. 6. 2013, Bez námitek.
- Vyjádření Plzeňské energetiky a.s., Tylova 57, 316 00 Plzeň, zn. PE/VÚ/065/13 ze dne 12. 7. 2013, Bez připomínek.
- Vyjádření SITmP a PLZEŇSKÉ TEPLÁRENSKÉ, a.s., Správa DTM, Tylova 20, 301 00 Plzeň, zn. 7018-2013 ze dne 12. 6. 2013. K dokumentaci nejsou připomínky za předpokladu dodržení stanovených podmínek. Uvedené podmínky jsou obecné a týkají se dodržení norem a vyhlášek města Plzně.
- Stanovisko RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno, zn. 5000788348 ze dne 22. 5. 2013, Souhlas s umístěním stavby.
- Vyjádření ŘSD ČR, Správa Plzeň, Hřímálého 37, 301 00 Plzeň, zn. 4664/13-33100/MB ze dne 8. 8. 2013, Souhlas s připomínkami do dalšího stupně proj. dokumentace.
- Vyjádření UPC Česká republika, s.r.o., Závišova 5, 140 00 Praha 4, zn. 0717/2013 ze dne 18. 6. 201, Souhlas s umístěním stavby + (obecné) podmínky.
- Vyjádření Telefónica Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4 – Michle, č.j. 582668/13 ze dne 23. 5. 2013, Podmínky ochrany SEK, zn. POS-PD-99-2013-DUR ze dne 14. 6. 2013. K projektu bez připomínek, požadavky na ochranu SEK zapracovat do dalšího stupně dokumentace.
- Potvrzení na situaci T-Mobile Czech Republic, Technologický úsek, Tomíčková 2144/1, 149 00 Praha 4, a.s. o neexistenci sítí, bez č.j., ze dne 25. 6. 2013.

***Projednání s drážními organizacemi:***

- Stanovisko Českých drah, a.s., RSM Plzeň, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň, č.j. 1816/2013-OPT ze dne 20. 6. 2013, bez připomínek
- Stanovisko GŘ Českých drah, a.s., Ol, nábreží L. Svobody 1222, 110 15 Praha, č.j. 330/13-O3 ze dne 2.5.2013. Souhlas bez připomínek.
- Vyjádření ČD Telematika a.s, Odbor Výstavba Plzeň, Pernero 2a, 130 00 Praha, č.j. 10303/2013-O ze dne 29.5.2013. Řešeno v rámci projednání připomínek dne 8.8.2013.
- Vyjádření ČD Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Purkyňova 22, 301 00 Plzeň, č.j. 11438/2013-O ze dne 18. 6. 2013, ukládá podmínky pro zpracování další stupňů dokumentace (a jejich schvalování) a provádění prací. Upozorňuje na nutnost uzavření smlouvy o vynucené přeložce.
- Souhrnné stanovisko SŽDC, OŘ Plzeň – č.j. 18525/2013-OŘ PLZ-ÚTN ze dne 6.11.2013. Řešeno v rámci projednání připomínek dne 14.8.2013.
- Vyjádření TÚDC Praha, Malletova 10, 190 00 Praha 9, č.j. 2429/2013 – TUDC ze dne 31.5.2013. Připomínky zapracovány do PD nebo vysvětleny. Řešeno v rámci projednání připomínek dne 8.8.2013.
- Vyjádření SŽDC GŘ – OTH (ing. Veliš), č.j. 25709/13-OTH ze dne 12.6.2013. Připomínky k jednotlivým SO - Řešeno v rámci projednání připomínek dne 2.8.2013
  - OAE (ing. Zahradník) – č.j. 16778/2013-OAE ze dne 29.4.2013. Řešeno v rámci projednání připomínek dne 8. a 15.8.2013
  - OZŘP (ing. Daněk), č.j. 20676/2013-OZŘP ze dne 14.5.2013 – Řešeno v rámci projednání připomínek dne 2.8.2013.
  - OST - (ing. Brejcha) č.j. 18970/2013-OST ze dne 2.5.2013. Pouze formální připomínky – bez projednání.

- Vyjádření SŽDC - SSZ - č.j. 8732/2013-SSZ-ÚT ze dne 4.7.2013. Řešeno v rámci projednání připomínek dne 2.8.2013.

- Vyjádření Drážního úřadu, Sekce stavební, oblast Plzeň, Škroupova 11, 301 36 Plzeň, zn. ML-SDL0156/13-2/Vc, DUCR-30603/Vc ze dne 10. 6. 2013-souhlas se změnou řešení stavby. Bez námitek.

V průběhu zpracování byly svolány čtyři porady týkající se technického řešení přípravné dokumentace a to ve dnech 2. a 8.8., 14.8., 15.8.2013. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil v srpnu 2013. Způsob řešení připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na zpracování projektu stavby.

#### IV. Zdůvodnění stavby

Stavba jako jeden funkční celek navazuje na další stavby současné či připravované a řeší rozsah úprav železniční infrastruktury:

- o výjezd tratí 712 a 713 je řešen jako přesmyk
- o trať 712 Plzeň - Domažlice - lokální přeložka v oblasti Skvrňan a zdvoukolejnění výjezdu směr Domažlice ve stopě stávající trati
- o 713 Plzeň Cheb propojení částí III.TŽK (v současnosti realizovaných v rámci stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“)
- o rozsah vyvolané investice na silniční infrastrukturu (přeložka silnice I/26, mimoúrovňové křížení I/26 s železniční tratí směr Domažlice a související úpravy místních komunikací)

Železniční tratě dotčené úpravami v rámci stavby Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati jsou součástí III. tranzitního železničního koridoru (III.TŽK) - tvoří jeho západní část na rameni z Prahy přes Plzeň do Chebu a na státní hranici SRN.

V současné době jsou stavebně ukončeny úseky z Plzně (mimo) do Chebu, v realizaci jsou úseky z Berouna (mimo) do Rokycan (včetně), k realizaci je připraven úsek z Rokycan do Plzně (mimo). K realizaci se připravují stavby v úseku Praha Smíchov - Beroun a úsek z Chebu na státní hranici. Dále se realizuje stavba „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK, 1. etapa“ v prostoru uzlu Plzeň od řeky Radbuzy po hranice koridorové stavby v úseku Plzeň – Stříbro a je zadán projekt stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“.

Do uzlu Plzeň je zaústěno celkem 6 železničních tratí. Z nich nejvýznamnější je koridorová trať z Prahy do Chebu a alternativně do Domažlic s pokračováním do SRN. Jedná se o směr nadnárodního významu, tratě jsou zařazeny do evropského železničního systému TEN-T.

Modernizace obou železničních tratí dotčených modernizací v rámci 3. stavby přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní morálně i fyzicky zastaralá zařízení. Jejich nasazení omezí vliv lidského činitele a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců což se projeví na snížení provozních nákladů.

Z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu je přínosem rovněž silniční investice (přeložka silnice I/26) navrhovaná jako součást 3.stavby - vybudování mimoúrovňového křížení s tratí 712 Plzeň -Domažlice a částečné přemístění mimo jádro obytné zástavby v oblasti Skvrňan.

#### V. Koncepce řešení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. Koncepce technického řešení je popsána po jednotlivých profesích na následujících stránkách a jedná se o 26 PS a 168 SO.

##### Provozní soubory:

###### **D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

PS 35 - 21 - 02 Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, úprava SZZ

PS 35 - 21 - 03 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, SZZ

**D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

PS 36 - 21 - 01 Plzeň hl.n.-Vejprnice, úprava TZZ

PS 36 - 21 - 02 Plzeň hl.n.-Plzeň Křimice, úprava TZZ

**D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů**

PS 02 - 22 - 01 Uzel Plzeň, přenosový systém, 3.etapa

PS 35 - 22 - 11 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava místní kabelizace

PS 36 - 22 - 01 Ústřední stavědlo - Vejprnice, DOK a TK

PS 36 - 22 - 02 Plzeň Jižní předměstí - vjezd, úpravy DOK

PS 36 - 22 - 03 Plzeň Jižní předměstí - vjezd Cheb, úpravy TK

PS 36 - 22 - 04 Plzeň Jižní předměstí - přesmyk, úpravy stávajících DK

PS 36 - 22 - 05 ZS Plzeň - Plzeň Křimice, úpravy DOK/ZOK ČDT

PS 36 - 22 - 11 Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, místní kabelizace

**D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)**

PS 34 - 22 - 11 Ústřední stavědlo Plzeň, úprava telefonního zapojovače

PS 35 - 22 - 15 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava kamerového systému

PS 36 - 22 - 13 RD Nová Hospoda, ASHS

PS 36 - 22 - 14 RD Nová Hospoda, EZS

PS 36 - 22 - 15 RD Nová Hospoda, sdělovací zařízení

PS 36 - 22 - 31 Žst.Vejprnice, telefonní zapojovač

**D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)**

PS 36 - 22 - 21 Zast.Plzeň Skvrňany, rozhlasové zařízení

PS 36 - 22 - 22 Zast.Plzeň Skvrňany, informační zařízení

**D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)**

PS 36 - 22 - 32 Žst. Vejprnice, úprava TRS, MRS

**D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

PS 34 - 22 - 54 Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT, 3.etapa

PS 35 - 22 - 51 SpS Plzeň Jižní předměstí, doplnění DŘT

PS 36 - 22 - 51 RD Nová Hospoda, DŘT

**D.3.2 Dálková diagnostika technologických systému ŽDC**

PS 34 - 22 - 55 Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC

PS 34 - 22 - 56 ED SŽDC Plzeň Sušická, doplnění serveru DDTS ŽDC, 3. etapa

**Stavební objekty:****E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 36 - 33 - 01 Trať Plzeň - Domažlice, železniční svršek

SO 36 - 33 - 11 Trať Plzeň - Domažlice, železniční spodek

SO 36 - 33 - 02 Trať Plzeň - Cheb, železniční svršek

SO 36 - 33 - 12 Trať Plzeň - Cheb, železniční spodek

SO 36 - 33 - 51 Trať Plzeň - Domažlice, výstroj a značení trati

SO 36 - 33 - 52 Trať Plzeň - Cheb, výstroj a značení trati

SO 37 - 33 - 01 Vlečkové koleje Škoda, železniční svršek

SO 37 - 33 - 11 Vlečkové koleje Škoda, železniční spodek

SO 37 - 33 - 02 Vlečkové koleje IT Bohemia, železniční svršek

SO 37 - 33 - 12 Vlečkové koleje IT Bohemia, železniční spodek

### **E.1.2 Nástupiště**

SO 36 - 33 - 21 Zastávka Plzeň Skvrňany, nástupiště

### **E.1.3 Železniční přejezdy**

SO 35 - 33 - 41 Obvod Plzeň Jižní předměstí, úrovně křížení v km 105,245

### **E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

#### ***Mosty***

SO 35 - 38 - 01 Silniční most v km 105,409 trati Plzeň – Domažlice

SO 36 - 38 - 01 Železniční most v km 106,164 trati Plzeň - Domažlice

SO 36 - 38 - 02 Železniční most v km 106,418 trati Plzeň - Domažlice

SO 36 - 38 - 03 Železniční most v km 106,673 trati Plzeň – Domažlice (podchod zast. Skvrňany)

SO 36 - 38 - 04 Železniční most v km 107,541 (ev. km 113,580) trati Plzeň – Domažlice, demolice

SO 37 - 38 - 01 Železniční most v km 1,003 vlečky Škoda Plzeň

SO 37 - 38 - 02 Most v km 106,366 trati Plzeň - Domažlice (Faltusův most)

SO 298 - 38 - 01 Silniční most v km 107,090 přes trať Plzeň – Domažlice

#### ***Propustky***

SO 36 - 38 - 31 Železniční propustek v km 107,821 (ev. km 113,874) trati Plzeň - Domažlice

SO 36 - 38 - 32 Železniční propustek v km 107,909 (ev. km 113,962) trati Plzeň - Domažlice

#### ***Návětní lávky a krakorce***

SO 35 - 38 - 41 Návětní lávka v km 350,370 trati Plzeň - Cheb

SO 35 - 38 - 42 Krakorec v km 351,374 trati Plzeň - Cheb (vlevo)

SO 35 - 38 - 43 Krakorec v km 105,790 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)

SO 35 - 38 - 44 Krakorec v km 351,450 trati Plzeň - Cheb (vlevo)

SO 36 - 38 - 41 Krakorec v km 106,481 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)

#### ***Opěrné a zárubní zdi***

SO 35 - 38 - 51 Zárubní zeď v km 105,329 - 105,403 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)

SO 35 - 38 - 52 Zárubní zeď v km 351,008 - 351,399 trati Plzeň - Cheb, sanace (vlevo)

SO 36 - 38 - 51 Opěrná zeď v km 351,294 - 351,590 trati Plzeň - Cheb (vpravo)

SO 36 - 38 - 52 Zárubní zeď v km 351,640 - 351,962 trati Plzeň - Cheb (vlevo)

SO 36 - 38 - 53 Zárubní zeď v km 352,007 - 352,072 trati Plzeň - Cheb (vpravo)

SO 36 - 38 - 55 Opěrná zeď v km 106,187 - 106,340 trati Plzeň - Domažlice, sanace (vpravo)

SO 36 - 38 - 56 Opěrná zeď v km 106,910 - 107,001 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)

SO 37 - 38 - 51 Opěrná zeď v km 105,840 - 106,110 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)

SO 37 - 38 - 52 Opěrná zeď v km 0,654 - 0,724 vlečky Škoda Plzeň (vpravo)

#### ***Kolektory***

SO 36 - 38 - 61 Kolektor v km 351,906 trati Plzeň - Cheb

SO 36 - 38 - 62 Kolektor v km 106,917 trati Plzeň - Domažlice

SO 36 - 38 - 63 Kolektor v km 106,543 trati Plzeň - Domažlice

SO 298 - 38 - 61 Kolektor - stavební úpravy

### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

#### ***Elektrorozvodné sítě***

- SO 35 - 36 - 06 Silniční most v km 104,961 trati Praha -Plzeň, přeložka kabelu VO SVSMP
- SO 35 - 36 - 08 Plzeň jižní předměstí, kabelovod v km 351,104; přeložky kabelů NN a VN ČEZ
- SO 35 - 36 - 09 Přeložka kabelů DP v km 104,966 - 105,927
- SO 36 - 36 - 04 Plzeň Skvrňany, Domažlická –Na pile, přeložka NN ČEZ
- SO 36 - 36 - 06 Propustek v km 113,874, přeložky kabelů DP
- SO 36 - 36 - 07 Plzeň Skvrňany, měrný objekt Škoda, Emingerova, přípojka NN PE a.s.
- SO 37 - 36 - 01 Vlečka Škoda Plzeň, přeložky kabelů NN a VN ČEZ
- SO 298 - 36 - 01 Komunikace I/26 Domažlická, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 02 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS Plynostav - TS Panelárna
- SO 298 - 36 - 03 Komunikace I/26 Domažlická, přeložky kabelů DP
- SO 298 - 36 - 04 Rekonstrukce ulice Na Pile, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 05 Rekonstrukce ulice Na Výspě, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 06 Rekonstrukce stávající Domažlické ul., osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 07 Komunikace pro pěší a cyklistů podél I/26, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 08 Místní komunikace podél trati SŽDC Plzeň Domažlická vpravo, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 10 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka venkovního vedení 2x110kV
- SO 298 - 36 - 11 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS R26a - TS JOKR
- SO 298 - 36 - 12 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS JOKR - TS Plynostav
- SO 298 - 36 - 13 Komunikace I/26 Domažlická, měrný objekt ŠKODA, přeložka NN ČEZ
- SO 298 - 36 - 14 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka NN ČEZ v km 0,6 - 1,0
- SO 298 - 36 - 15 Komunikace I/26 Domažlická, kolektor 2, přeložky kabelů NN a VN PE a.s.
- SO 298 - 36 - 17 Napojení bývalého areálu ŠKODA, osvětlení SVSMP
- SO 298 - 36 - 18 Komunikace I/26 Domažlická, přípojky NN soukromých objektů

### **Sdělovací síť**

- SO 36 - 39 - 01 Obvod Jižní předměstí - ulice Emingerova, Na pile, Domažlická, úpravy metalických rozvodů MK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 36 - 39 - 02 Obvod Jižní předměstí - ulice Emingerova, Na pile, Domažlická, úpravy optických kabelů DOK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 36 - 39 - 11 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Cheb, úpravy metalických rozvodů MK a DK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 36 - 39 - 13 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Cheb, úpravy kabelů ČEZnet a.s.
- SO 36 - 39 - 21 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy metalických rozvodů MK a DK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 36 - 39 - 22 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy optických kabelů DOK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 36 - 39 - 24 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů UPC
- SO 36 - 39 - 25 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů TA Systems
- SO 36 - 39 - 26 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů Plzeňská energetika
- SO 298 - 39 - 01 Přeložka I/26-Domažlická-ulice Na Stráních, Na Pile, Na Výspách, úpravy metalických rozvodů MK Telefonica O<sub>2</sub>
- SO 298 - 39 - 02 Přeložka silnice I/26-Domažlická, ulice Na Stráních, Na Pile, Na Výspách, úpravy optických kabelů DOK-Telefonica O<sub>2</sub>

## **E.1.6 Potrubní vedení**

### **Vodovody**

- SO 35 - 37 - 02 Úpravy vodovodů v km 350,965 - Vodárna Plzeň



SO 35 - 37 - 03 Přeložky vodovodů v km 351,100

SO 36 - 37 - 01 Plzeň-Cheb, přeložka vodovodu DN 100 v ulici Domažlická - Vodárna Plzeň

SO 36 - 37 - 02 Plzeň-Domažlice, přeložka vodovodu km 106,400-Vodárna Plzeň

SO 36 - 37 - 03 Plzeň-Domažlice, zrušení stávajících přípojek km 106,100-106,240-Vodárna Plzeň

SO 36 - 37 - 04 Novostavba pro Sokol - přípojky vody

SO 37 - 37 - 02 Přeložka vodovodů na Faltusově mostu a hlavního přivaděče DN 500 - Plzeňská energetika

SO 298 - 37 - 01 Úprava vodovodů DN 500 km 0,410 - Plzeňská energetika

SO 298 - 37 - 02 Úprava vodovodu DN 80 v ulici Na výspě, Na stráních a Na pile - Vodárna Plzeň

SO 298 - 37 - 03 Přeložka vodovodu DN 80 km 0,570 - Vodárna Plzeň

SO 298 - 37 - 04 Přeložka vodovodu DN 150 km 0,760-0,957 - Vodárna Plzeň

### **Kanalizace**

SO 35 - 37 - 21 Odvodnění komunikace Břeňkova km 105,400

SO 36 - 37 - 22 Plzeň Skvrňany - dešťová kanalizace

SO 36 - 37 - 24 Plzeň-Domažlice, úprava kanalizace km 107,078-Vodárna Plzeň

SO 36 - 37 - 25 Novostavby pro Sokol - přípojky kanalizace

SO 36 - 37 - 26 Novostavby pro Sokol - odvodnění hřišť

SO 36 - 37 - 27 Posílení šyby v km 352,125 - Vodárna Plzeň

SO 298 - 37 - 21 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,00-0,596

SO 298 - 37 - 22 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,596-0,985

SO 298 - 37 - 23 Sedimentační nádrž km 0,140

SO 298 - 37 - 24 Kanalizace v ulici Domažlická, Na výspě, Na stráních a Na pile

SO 298 - 37 - 25 Úprava měrného objektu, km 0,170

SO 298 - 37 - 26 Přeložka stoky, Zátiský sběrač v km 0,750 - 0,980

SO 298 - 37 - 27 Odvodnění kolektoru 2 - km 0,400

SO 298 - 37 - 28 Rušení stok vyvolané přeložkou žel. tratě - Vodárna Plzeň

SO 298 - 37 - 29 Odvodnění komunikace Emingerova

### **Horkovody, teplovody**

SO 37 - 37 - 62 Přeložka horkovodu do areálu ŠKODA

SO 37 - 37 - 63 Přípojka teplovodu pro Sokol Skvrňany

SO 37 - 37 - 64 Přípojka teplovodu pro šatny Sokol Skvrňany

SO 298 - 37 - 61 Přeložka horkovodu Domažlická ulice

### **E.1.8 Pozemní komunikace**

SO 35 - 32 - 02 Úprava Břeňkovy ulice po výstavbě přemostění

SO 36 - 32 - 01 Příjezdová plocha pro údržbu horkovodu za Sokolovnou

SO 298 - 32 - 01 Komunikace I/26

SO 298 - 32 - 02 Komunikace pro pěší a cyklisty podél I/26

SO 298 - 32 - 03 Přístupová komunikace p.p.č 937 a 932/1

SO 298 - 32 - 11 Rekonstrukce ulice Na pile

SO 298 - 32 - 12 Rekonstrukce ulice Na výspě

SO 298 - 32 - 13 Rekonstrukce stávající Domažlické ulice

SO 298 - 32 - 14 Napojení bývalého areálu Škoda

SO 298 - 32 - 15 Místní komunikace k objektu Domažlická 1133/45

SO 298 - 32 - 21 Místní komunikace podél trati Plzeň - Domažlice vpravo

SO 298 - 32 - 22 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0.030

SO 298 - 32 - 23 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0.406

SO 298 - 32 - 62 Dopravní značení (ŘSD)

SO 298 - 32 - 63 Dopravní značení (Město Plzeň)

SO 298 - 32 - 71 Úprava stávajících komunikací

SO 298 - 32 - 72 Úpravy stávající Domažlické ulice (Město Plzeň) <sup>1</sup>

#### **E.1.9 Kabelovody, kolektory**

SO 35 - 33 - 61 Obvod Jižní předměstí, kabelová trasa

SO 36 - 33 - 61 Zastávka Plzeň-Skvrňany, kabelová trasa

#### **E.1.10 Protihlukové objekty**

SO 36 - 34 - 40 PhS, Skvrňany

SO 298 - 34 - 40 PhS, Domažlická

SO 298 - 34 - 41 PhS, okružní křižovatka (ul.Domažlická)

#### **E.2.1 Pozemní objekty budov**

SO 35 - 34 - 70 Oplocení, Již. Předměstí

SO 36 - 34 - 01 Stanoviště pro novostavbu pro ZZ, směr Vejprnice

SO 36 - 34 - 02 Novostavba šaten pro Sokol, Skvrňany

SO 36 - 34 - 03 Novostavba hřišť pro Sokol, Skvrňany

SO 36 - 34 - 70 Oplocení, Skvrňany

SO 298 - 34 - 70 Oplocení, Domažlická, Škoda

SO 298 - 34 - 71 Oplocení, Domažlická, p.č. 9017

SO 298 - 34 - 72 Oplocení, Domažlická, p.č. 544/1

SO 298 - 34 - 73 Oplocení, Domažlická, p.č. 542

SO 298 - 34 - 74 Oplocení, Domažlická, p.č. 543

SO 298 - 34 - 75 Oplocení, Domažlická, p.č. 565/1

SO 298 - 34 - 76 Oplocení, Domažlická, p.č. 566/1

SO 298 - 34 - 77 Oplocení, Domažlická, p.č. 545/2

SO 298 - 34 - 78 Oplocení, Domažlická, IT Bohemia

SO 298 - 34 - 79 Oplocení, Domažlická, č.p. 936/1

SO 298 - 34 - 80 Oplocení, Domažlická, p.č. 945/20

#### **E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích**

SO 36 - 34 - 30 Zastřešení nástupišť, Skvrňany

SO 36 - 34 - 31 Zastřešení podchodu zastávka Plzeň-Skvrňany

#### **E.2.3 Individuální protihluková opatření**

SO 298 - 34 - 50 IPO, Domažlická

#### **E.2.4 Orientační systém**

SO 36 - 34 - 81 Zastávka Plzeň-Skvrňany, orientační systém pro cestující

---

<sup>1</sup> Stavební objekt není finančně součástí investice Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati. Je investicí MM Plzně ve stavbě zařazen pouze pro účely ÚŘ.

### **E.2.5 Demolice**

SO 35 - 34 - 60 Demolice, Jižní Předměstí

SO 36 - 34 - 60 Demolice, Skvrňany

SO 298 - 34 - 60 Demolice, Domažlická

### **E.3.1 Trakční vedení**

SO 35 - 35 - 01 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, trakční vedení

SO 35 - 35 - 02 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, úprava připojení SpS na trakční vedení

SO 36 - 35 - 01 Plzeň -Skvrňany, trakční vedení

SO 36 - 35 - 02 Plzeň -Skvrňany, připojení transf. na trakční vedení

SO 36 - 35 - 03 Plzeň - Křimice, úprava trakčního vedení

SO 36 - 35 - 30 Plzeň - Křimice, provizorní úpravy ZOK - ČDT

SO 298 - 35 - 01 Domažlická ulice, úprava trakčního vedení trolejbusu

### **E.3.4 Ohřev výměn**

SO 35 - 36 - 02 Zast. Plzeň jižní předměstí, EOv

SO 36 - 36 - 03 Plzeň, obvod Nová Hospoda, EOv

### **E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

SO 35 - 36 - 01 Zast. Plzeň jižní předměstí, úprava rozvodu nn a osvětlení

SO 36 - 36 - 01 Zast. Plzeň Skvrňany kabelový rozvod nn a osvětlení

SO 36 - 36 - 05 Podchod v km 106,673 trati Plzeň - Domažlice, zast. Skvrňany, osvětlení

SO 36 - 36 - 08 Plzeň, obvod Nová Hospoda, přípojka NN ČEZ pro SSZ v km 107,775

SO 35 - 36 - 02 Zast. Plzeň jižní předměstí, DOÚO

SO 36 - 36 - 02 Plzeň, obvod Nová Hospoda, DOÚO

### **E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

SO 35 - 35 - 21 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 36 - 35 - 21 Plzeň - Křimice, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 36 - 35 - 22 Plzeň -Skvrňany, ukolejnění vodivých konstrukcí

### **E.4.1 Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů**

SO 36 - 31 - 41 Terénní úpravy a příprava území, lokalita přesmyk tratí

## **Popis provozních souborů a stavebních objektů**

## **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení – SZZ, TZZ.**

### **PS 35-21-02 Plzeň hl.n. obvod Jižní předměstí, SZZ**

#### *Část A – definitivní SZZ*

ŽST Plzeň hl.n. obvod Jižní předměstí bude v rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ zabezpečen distribuovanou částí ústředního stavědla ŽST Plzeň hl.n. Tímto zařízením bude zabezpečen až do úrovně návěstidel Sc501, Sc502, Sc511 a Sc512 (včetně). Zbývající část kolejiště, jejíž přestavba je předmětem této stavby, zůstane zabezpečena mobilním provizorním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo (zřízeno v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK, 1. etapa“). V rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ bude zřízena vnitřní výstroj distribuované části zařízení ústředního stavědla v rozsahu potřebném pro zabezpečení definitivního stavu kolejiště po dokončení „3. stavby“. Pro takto vybudované zařízení bude vytvořen adresný software, který bude přezkoušen na maketách a poté uložen do trezoru.

Ovládání distribuované části zabezpečovacího zařízení bude prováděno prostřednictvím DOZ z CDP Praha, případně z dopravní kanceláře v provozní budově v „Trianglu“. Ovládání mobilního provizorního zabezpečovacího zařízení bude ze samostatného nezálohovaného pracoviště v dopravní kanceláři v provozní budově v „Trianglu“. V dopravní kanceláři ve výpravní budově Jižní předměstí bude umístěno druhé nezálohované pracoviště a deska nouzových obsluh.

Vnitřní části zařízení budou umístěny v místnostech ve stávající výpravní budově Jižního předměstí. Mobilní provizorní zařízení bude umístěno v reléových domcích.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude provedeno z trakční soustavy a z veřejné distribuční sítě. Hlavní napájení zařízení bude provedeno z trakční soustavy, náhradním zdrojem bude veřejná distribuční síť. Nouzovým zdrojem budou baterie a měniče napájecího systému staničního zabezpečovacího zařízení.

Předmětem této části PS je doplnění vnějších prvků zabezpečovacího zařízení na touto stavbou rekonstruované části kolejiště a jejich napojení na dříve vybudovanou technologii a tomu odpovídající výměna v předchozí stavbě přezkoušeného adresného software ústředního stavědla.

#### **Část B – provizorní SZZ**

Jako provizorní zabezpečovací zařízení bude použito stávající mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, které bylo zřízeno v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK, 1. etapa“.

#### **PS 35-21-03 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, SZZ**

Obvod výhybky ukončující dvoukolejný úsek trati Plzeň hl.n. – Furth im Wald a nově zřízené vlečky IT Bohemia bude zabezpečen jako samostatný obvod ŽST Plzeň hl.n. obvod Nová Hospoda.

Tento obvod bude zabezpečen elektronickým stavědlem 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavníky a kolejovými obvody s přenosem kódu VZ. Na odvrátne výhybce vlečky bude místo kolejového obvodu použit počítač náprav.

Ovládání zabezpečovacího zařízení bude prováděno ze samostatného nezálohovaného ovládacího pracoviště umístěného v dopravní kanceláři v provozní budově v „Trianglu“. Druhé nezálohované ovládací pracoviště bude umístěno v dopravní kanceláři ve výpravní budově Jižní předměstí, kde bude i umístěna deska nouzových obsluh.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude provedeno z trakční soustavy a z veřejné distribuční sítě. Hlavní napájení zařízení bude provedeno z trakční soustavy, náhradním zdrojem bude veřejná distribuční síť. Nouzovým zdrojem budou baterie a měniče napájecího systému staničního zabezpečovacího zařízení.

#### **PS 36-21-01 Plzeň hl.n. – Vejprnice, úprava TZZ**

V traťovém úseku Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí – Vejprnice je v provozu automatický blok AB 3-74.

Automatický blok v traťovém úseku bude v důsledku zřízení obvodu Nová Hospoda zkrácen na pouhé dva oddíly. Kolejové obvody se soubory KAV a FID budou nahrazeny za kolejové obvody splňující požadavky interoperability. Z tohoto důvodu bude změněn typ autobloku na reléový soustředěný. Reléová výstroj autobloku a vnitřní výstroj kolejových obvodů budou umístěny v reléových skříních situovaných na zhlaví ŽST Vejprnice.

Oddílová návěstidla autobloku 1155 a 1156 budou vyměněna za nová 1153 a 1152 přesunutá do polohy, která umožní rovnoměrněji rozdělit traťový úsek na dva prostorové oddíly.

S ohledem na úzkou vazbu obou ŽST bude provedena výměna souhlasového kabelu autobloku s posílenou dimenzí, dále budou položeny kabely k napájecím a reléovým koncům kolejových obvodů a návěstidlům autobloku. V rámci tohoto PS bude také položen napájecí kabel z SÚ ŽST Vejprnice do reléových skříní na zhlaví ŽST Vejprnice.

Do dopravní kanceláře ŽST Vejprnice bude umístěn zadávací vstupní terminál.

#### **PS 36-21-02 Plzeň hl.n. – Plzeň Křimice, úprava TZZ**

V traťovém úseku Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí – Plzeň Křimice zůstane zachován v činnosti stávající tříznakový elektronický automatický blok s kompletní centralizací. Tento automatický blok bude v rámci tohoto PS příslušně upraven.

Stávající oddílová návěstidla v km 352,353 budou demontována z důvodu změny rozmístění návěstidel v obvodu Jižní předměstí a zvýšení traťové rychlosti v úseku před nimi a z toho vyplývajícího požadavku na dodržení viditelnosti těchto návěstidel. Návěstidla budou nahrazena novými návěstidly zřízenými v km 352,669. V souvislosti s tím bude nutné také provést příslušné úpravy v izolaci traťových kolejí a úpravy kabelizace automatického bloku.

Z důvodu stavební činnosti bude také provedena nová kabelizace v úseku od vjezdových návěstidel 1S, 2S po km 352,180.

## **D.2 Železniční sdělovací zařízení – DK, DOK, POK, kabelizace, přenosový systém, telefonní zapojovače, informační a rozhlasové zařízení, TRS, MRS, ASHS, EZS, kamerový systém.**

Tato skupina provozních souborů podporuje provoz na železnici zejména v dálkovém a automatickém ovládání jednotlivých zařízení, která jsou pro bezpečný a plynulý železniční provoz nezbytná. Umožňuje komunikaci s dispečerským pracovištěm na dálku, zpětnou vazbu těchto zařízení do dispečerského pracoviště, provádí kontrolu a ochranu jednotlivých železničních zařízení. V rámci této skupiny je řešena i komunikace pracovníků zabezpečujících železniční provoz a zahrnuje kabelizace pro přenos dat.

### **PS 36-22-01 ZS Plzeň - Vejprnice, DOK a TK**

### **PS 36-22-02 Plzeň Jižní předměstí - vjezd Cheb, úpravy DOK**

### **PS 36-22-03 Plzeň Jižní předměstí - vjezd Cheb, úpravy TK**

### **PS 36-22-04 Plzeň Jižní předměstí - přesmyk, úpravy stávajících DK**

### **PS 36-22-05 ZS Plzeň - Plzeň Křimice, úpravy DOK/ZOK ČDT**

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení, rádiového systému GSM-R a dispečerské řídicí techniky v jednotlivých stanicích a zastávkách na řešených tratích Průjezdu železničního uzlu Plzeň ve směru III.TŽK budou provozovány sítě optických kabelů (DOK), traťových metalických kabelů (TK), dálkových kabelů (DK) a místních optických kabelů (MOK).

### **PS 35-22-11 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava místní kabelizace**

### **PS 36-22-11 Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, místní kabelizace**

V ŽST Plzeň Jižní předměstí je v rámci stavby „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ upravována a budována místní kabelizace. Tato kabelizace bude zachována, během 3. stavby ochráněna a následně rozšířena. V obvodu TB Plzeň Skvrňany bude vybudována nová místní kabelizace. Nově použité metalické kabely budou plastové plněné, ukončené zářezovou technikou.

### **PS 02-22-01 Uzel Plzeň, přenosový systém, 3. etapa**

Účelem této části projektu a tohoto PS je v návaznosti na nově položený optický kabel DOK, navrhnout nový přenosový systém v řešeném úseku trati v návaznosti na další železniční stanice a zastávky. Nový přenosový systém nám zajistí :

- Propojení telefonních zapojovačů pro řízení trati;
- Propojení nových digitálních spojovacích zařízení s ATÚ;
- Vybudovat technologickou datovou přenosovou síť typu LAN pro technologická zařízení:
- EZS
- Kamerový systém
- Dispečerskou řídicí techniku (DŘT)
- Informační systém pro cestující
- Rozhlasové zařízení
- Osvětlení, ohřev výměn
- Dálkové ovládání MRS
- IP telefony v energetických objektech (SpS, TT)
- Dálkovou diagnostikou technologických systémů DDTS ŽDC

Navrhuje se přenosový systém SDH o přenosové kapacitě STM-4. Navržený systém o přenosové kapacitě STM-4 je možné v provozu upravit na vyšší přenosovou kapacitu STM-16. V určených uzlech se navrhuje obchodní cesta zaokružováním systému.

### **PS 36-22-31 Žst.Vejprnice, telefonní zapojovač**

### **PS 34-22-11 Ústřední stavědlo Plzeň, úprava telefonního zapojovače**

V rámci těchto PS dojde také k výstavbě nového telefonního zapojovače a telefonní ústředny a k úpravě resp. začlenění nových MB okruhů do již vybudovaného TZ v rámci stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba“. Jedná se o telefonní zapojovače, které zajistí převod MB okruhů. Telefonní zapojovače jsou v následujících místech:

- Žst.Vejprnice – 8 MB okruhů

- Zast. Plzeň Skvrňany/RD Nová Hospoda – 3 MB okruhy
- St. v km 114,400– 8 MB okruhů

Navrhuje se vzhledem k počtu účastnických přípojek integrované telekomunikační zařízení (ITZ). Část telefonního zapojovače bude možné dálkově ovládat po datové IP síti z budoucího centrálního dispečinku (CDP). Část ATÚ bude zapojena do telefonní ústředny (ITZ) a to pomocí sítě IP. Ovládací pracoviště nového ITZ bude mít v budoucnosti možnost vstupu do rádiové sítě GSM-R. Dále z ovládacího panelu TouchScreen bude možné ovládat místní rádiové sítě MRS a rozhlasové zařízení.

Součástí TZ je i výstavba náhradního telefonního zapojovače a to pouze v místech s případnou obsluhou v mimořádných situacích. MB okruhy z prostoru TB Skvrňany budou směrovány po TK do zapojovače na Ústředním stavědle „Triangl“.

#### **PS 36-22-22 Zast. Plzeň Skvrňany, informační zařízení**

Informační systém pro cestující je navržen vybudovat v železniční zastávce Plzeň Skvrňany. Pomocí PC a jednotlivých prvků systému s vazbou na rozhlasové zařízení ve stanici a zařízení pro informování cestujících v zastávkách dojde k automatickému a vizuálnímu informování cestujících.

V zast. Plzeň-Skvřany budou umístěny informačních panely:

- 2x vnější nástupiště - jeden nástupištní panel na samostatné konstrukci se zastřešením u nástupištní hrany na každém nástupišti

Do systému budou dodávány informace o aktuálních dopravních procesech z graficko-technologické nadstavby zabezpečovacího zařízení (GTN). Investor požaduje v provedení prvků IS sledovat technologii LCD panelů s maticovým rastrem s podsvícením LED diodami.

#### **PS 36-22-21 Zast. Plzeň Skvrňany, rozhlasové zařízení**

V železniční zastávce Plzeň Skvrňany bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Rozhlasové zařízení bude dále vybaveno zařízením pro zpětnou vazbu pro kontrolu proběhlého hlášení. Umístění rozhlasového zařízení v zastávce bude řešeno dle místních podmínek. Pro umístění vnějších reproduktorů budou využity stožáry pro osvětlení případně samostatné rozhlasové stožáry.

#### **PS 36-22-32 Žst. Vejprnice, úprava TRS, MRS)**

##### *Místní rádiová síť MRS*

V rámci těchto provozních souborů navrhuje vybudovat nové místní rádiové sítě MRS v pásmu 150 MHz v železniční stanici Vejprnice na bázi IP technologie. Je navržen systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě

Celý systém bude ovládán z jednotného prostředí zapojovače. Na novém anténním stožáru bude umístěna anténní jednotka systému MRS.

##### *Traťový rádiový systém TRS*

V železniční stanici Vejprnice se ovládací blok ZL 47 ponechá ve stávajících prostorech sdělovací místnosti. Ovládací blok bude napájen ze sítě 230V/50Hz a proti výpadkům sítě bude chráněn akumulátorovou baterií.

#### **PS 36-22-13 RD Nová Hospoda, ASHS**

Prostory, kde bude umístěno nové technologické zařízení, budou chráněny proti požáru autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS). V rámci tohoto PS je navrženo chránit místnosti stavědlové ústředny v TB Skvrňany. V uvedené místnosti bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 příp. Novec 1230. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směrovány do dohledového pracoviště prostřednictvím ústředny EZS na dispečerské pracoviště v Plzni a v budoucnu na centrální dohled v CDP Praha k dispečerovi dopravní cesty.

#### **PS 36-22-14 RD Nová Hospoda, EZS**

Technologické objekty v rámci dané stavby budou chráněny elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS). V těchto prostorách budou rozmístěna čidla EZS pro prostorovou a plášťovou ochranu, která budou prostřednictvím koncentrátorů připojena na ústřednu EZS. Pro detekci vzniku požáru v technologických místnostech mimo místnost stavědlové ústředny budou na ústřednu EZS připojeny požární kombinované hlásiče. Dále na ústřednu EZS (koncentrátor EZS) bude připojena ústředna ASHS. Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti nebo v blízkosti přenosového zařízení pro zajištění přenosu do dohledového pracoviště. Vzhledem k tomu, že jednotlivé objekty, kde bude umístěno technologické zařízení na řešené trati, budou bezobslužné, navrhuje se ostraha jednotlivých objektů před vstupem nepovolaným osobám. Zajištěny budou objekty.

**Technologický objekt Nová Hospoda**

Zajištění objektu bude provedeno jako trojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana, kontrola vstupu). Ve sdělovací místnosti bude umístěna ústředna elektrické zabezpečovací signalizace (EZS). Na ústřednu budou zapojena čidla:

- Magnetické kontakty na všech otevíracích částech (okna, dveře)
- Čidla reagující na rozbití skla „GLASS-BREAK“
- Prostorová PIR nebo duální čidla (PIR+MW)
- Doplnková ochrana- kontrola vstupu do objektu

Provozní stavy z ústředny EZS budou směřovány do dohledového pracoviště v žst. Plzeň (Ústřední stavědlo „Triangl“, ED SŽDC Plzeň). Ústřední stavědlo „Triangl“, které je vybudováno v rámci stavby „Uzel Plzeň, 1. Stavba přestavba pražského zhlaví“ a na nové klientské pracoviště dálkové diagnostiky technologických systémů („DDTS“).

Propojení ústředny EZS bude řešeno v rámci PS dálkové a místní optické kabelizace a přenosového systému.

**PS 35-22-15 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava kamerového systému**

V rámci tohoto PS z důvodu vizuální kontroly a ochrany majetku před poškozením či odcizením a zároveň s cílem získat přehled o celkové dopravní situaci v železniční stanici se navrhuje dobudování kamerového systému, který je ze své velké části navržen již ve stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. V rámci tohoto PS se navrhuje jedna otočná kamera v km 164,722, která bude umístěna na trakčním stožáru č. 432.

Otočná kamera bude začleněna do již vybudovaných a zároveň nových dohledových pracovišť (žst. Plzeň Jižní Předměstí, Ústřední stavědlo „Triangl“) a nahrávání bude prováděno na datové úložiště.

**PS 36-22-15 RD Nová Hospoda, sdělovací zařízení**

*Vnitřní instalace (telefonní, datové a hodinové rozvody)*

Náplní tohoto provozního souboru je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů v nově rekonstruovaných místnostech a místnostech, ve kterých dojde stavbou k narušení stávajících rozvodů. Telefonní a datové rozvody budou řešeny systémem strukturované kabeláže.

Do jednotlivých vytipovaných místností se také navrhuje osadit podružné analogové hodiny řízené DCF signálem z hlavních hodin. Dále dojde k přemístění některých částí sdělovacího zařízení do nových prostor a také k demontáži již zastaralých a nefunkčních zařízení. V rámci této části jsou řešeny případné provizorní stavy sdělovacího zařízení.

*Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení*

Vzhledem k postupu výstavby a návaznosti na jednotlivé úseky dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit.

Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se bude demontovat.

**D.3.1 Dispečerská řídicí technika****PS 34-22-54 Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT, 3. etapa**

Náplní PS jsou úpravy a doplnění potřebných komponent a programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) reflektujících nový stav řízených technologických zařízení, po dokončení 3. stavby

**PS 35-22-51 SpS Plzeň Jižní předměstí, doplnění DŘT**

V rámci tohoto provozního souboru bude doplněna stávající podřízená stanice dispečerské řídicí techniky vybudovaná v předcházejících stavbách v plzeňské oblasti řízení spravované SDC SEE Plzeň, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s v zařízení SDH spolupracovat s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň. Podřízená stanice dispečerské řídicí techniky je umístěna v technologickém objektu spínací stanice.

**PS 36-22-51 RD Nová Hospoda, DŘT**

Provozní soubor zahrnuje vybudování podřízené stanice dispečerské řídicí techniky pro řízení úsekových odpojovačů trakčního vedení (DOÚO), rozvodny NN a připojení případné další technologie. Hlavní stanice

PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň.

## D.3.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

**PS 34-22-55 Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC.3. etapa**

**PS 34-22-56 ED SŽDC Plzeň Sušická, doplnění serveru DDTS ŽDC, 3. etapa**

Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení, sdělovacích a silnoproudých zařízení do systému dálkové diagnostiky žel. infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (druhé vydání). Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

Do sítě Ethernet (technologická datová síť) a přes přenosový systém SDH budou z jednotlivých železničních stanic a objektů zapojena jednotlivá zařízení (Osvětlení, EOVS, EZS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další TLS dle TS 2/2008-ZSE), u kterých bude na výstupu definováno dohodnuté rozhraní a přenosový protokol. Konfigurace systému je navržena jako aplikace klient/server. Informace budou přenášeny na integrační server (InS) v ED SŽDC Plzeň Sušická a na InS v CDP Praha (v budoucnosti po jeho vybudování).

Sběr dat z jednotlivých technologií bude probíhat pomocí určených sériových rozhraní (RS 232, RS 422, RS 485, M-Bus) a přes ethernetové rozhraní sítě Ethernet TCP/IP technologické datové sítě. Data budou pomocí převodníků připojena přes příslušný integrační koncentrátor InK, který bude umístěn v rozvaděči RDD. Integrační koncentrátoři budou primárně připojeni k integračním serverům InS v ED SŽDC Plzeň Sušická (v budoucnu do CDP Praha).

### ED SŽDC Plzeň Sušická

V rámci těchto PS dojde k doplnění stávajícího integračního serveru DDTS ŽDC a stávajících klientů v podobě konfigurace, parametrizace a SW doplnění o data z nových žst. a technologických objektů v daném úseku stavby. Dále budou SW doplněny (konfigurace, parametrizace, licence) klienti DDTS v SŽE Hradec Králové a CDP Praha. Dále bude v rámci této stavby dodán XML driver pro výměnu dat mezi klienty.

Zobrazení dat v ED SŽDC Plzeň Sušická bude řešeno pomocí stávajících klientů DDTS ŽDC, kteří budou doplněni o potřebný počet licencí.

## E.1.1 Železniční spodek a svršek

Železniční spodek a svršek zahrnuje úpravu dvou tratí SŽDC:

- trať číslo 712A Plzeň – Česká Kubice v úseku Plzeň Jižní předměstí – Skvrňany – křížení s propojením ulic Vejprnická-Domažlická nový žkm 105,176 – 108,310<sup>2</sup>
- trať číslo 713B Plzeň – Cheb v úseku Plzeň Jižní předměstí – křížení se silnicí I/26 (Domažlická) nový žkm 350,781 – 352,195<sup>3</sup>

Rozsah úprav železničního spodku a svršku tratí SŽDC je dán požadavkem zlepšení směrových poměrů trati pro možnost zvýšení rychlosti jak pro klasické soupravy, tak pro soupravy s naklápací technikou. Současně navržené úpravy splňují požadavky dosažení přechodnosti pro zatížení traťové třídy D4 a zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC. V celém úseku jsou navržena opatření pro dosažení volného schůdného a manipulačního prostoru dle Vyhl. č.177/95/Sb.

Dnešní stanice Plzeň-Jižní předměstí se změní na zastávku. Budou odstraněna všechna kolejová propojení mezi kolejemi SŽDC, zůstane pouze napojení vlečky Škoda odbočnou výhybkou č. 511 z koleje č. 502. Území stavby až ke vjezdovým návěstidlům od Domažlic a Chebu tak bude obvodem stanice Plzeň hlavní nádraží. Bylo stanoveno, že chebská trať v obvodu stanice a domažlická trať v úseku km 105,176 až 107,530 budou sice součástí stanice, ovšem koleje budou z hlediska prostorového klasifikovány jako spojovací koleje se základní osovou vzdáleností 4,00 m. Mostní průjezdní profil bude MPP 3,0.

**Koleje jsou číslovány** v souladu s již dokončenou stavbou "Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK". Domažlická trať má číslování kolejí navazující na předchozí stavbu, tzn. 501 a 502 až do km 106,401, kde se kolej u návěstidel mění formálně na spojovací a číslování dále pokračuje čísly 981 a 982 až do výhybky č.

<sup>2</sup> Dnešní staničení žkm 111,321 – 114,363

<sup>3</sup> Dnešní staničení žkm 350,755 – 352,183.



802. Poté již následuje mezistaniční úsek. Chebská trať má v obvodu stanice (tj. k vjezdovému návěstidlu v km 351,450) koleje čísel 511 a 512, v navazující širé trati pak 1 a 2.

Na domažlické trati bude provedeno její **zdvojkolejnění**, a to od km 105,176 (navázání na stavbu průjezdu železničním uzlem Plzeň) až do km 107,794, kde dojde zapojení koleje č. 502 do jednokolejného úseku výhybkou pro rychlost v odbočném směru až na  $V=130$  km/h.

Z hlediska **směrových poměrů** je na chebské trati navržen minimální poloměr oblouku 500 metrů. Na domažlické trati je navržen také minimální poloměr oblouku 500 metrů, ale jeho zvětšení z dnešní hodnoty 345 metrů vyžaduje přeložku trati ve Skvrňanech v úseku žkm 106,4 – 107,1, a to i s přemístěnou zastávkou Plzeň-Skvřňany. Přeložka vyžaduje demolici několika objektů, které jsou předmětem samostatných stavebních objektů.

Na základě navržených úprav jsou v trati dosaženy následující rychlosti pro jednotlivé sledované režimy jízdy: (rychlosti platné pro k.č. 982).

Trať Plzeň - Cheb						
Staničení		Délka	Rychlost [km/h]			
[km]		[m]	V	V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>	V <sub>k</sub>
350,781	351,066	285	80	90	95	95
351,066	352,195	1129	100	105	110	130

Trať Plzeň - Domažlice						
Staničení		Délka	Rychlost [km/h]			
[km]		[m]	V	V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>	V <sub>k</sub>
105,175	106,555	1380	100	105	110	120
106,555	108,300	1745	140	150	150	160
106,555*	107,794*	1244	130	130	130	130

Pro potřeby naplnění rychlostních profilů pro ETCS budou pro tratě SŽDC sledovány rychlosti V, V<sub>130</sub>, V<sub>150</sub> a V<sub>k</sub> (klasické soupravy s nedostatkem převýšení do 100 mm, 130 mm, 150 mm a soupravy s naklápěcí technikou).

**Sklonové poměry** návrhu jsou dány především požadavky na vzájemné křížení chebské trati, domažlické trati propojovací vlečkové koleje Škoda. Maximální sklon na chebské trati je v hodnotě 6,4 ‰. Maximální sklon na domažlické trati je v hodnotě 8,8 ‰, přičemž rozhodný spád 10 ‰ je dodržen.

**Konstrukce železničního svršku** je navržena na maximální rychlost  $V=160$  kmh<sup>-1</sup>. Na obou tratích SŽDC se v hlavních kolejích předpokládá kompletní výměna kolejového roštu. Stávající svršek S49 a T bude snesen a nahrazen svrškem tv. UIC, t.j. kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým, pružným upevněním. Kolejnice budou svařeny v bezстыkovou kolej..

**Návrh železničního spodku** byl prováděn zejména na základě geotechnických průzkumů pro zemní těleso a pražcové podloží (Geotechnický průzkum, GeoTec 2006 a SUDOP PRAHA 2009). Návrhové parametry modulů přetvárnosti na zemní pláni E<sub>o</sub> (30 MPa) a na pláni železničního spodku E<sub>pl</sub> (50 MPa) vycházejí ze Směrnice GR SŽDC č.16/2005 (Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky).

Pražcové podloží je navrženo ve stanovených celcích podle výsledků průzkumů.

V přechodových oblastech mostů bude provedena zesílená konstrukce pražcového podloží ve smyslu Přílohy č. 24 předpisu SŽDC S4.

Pro odvodnění železničního spodku je navržena v prostoru Jižního předměstí, zastávky Plzeň-Skvřňany a na chebské trati především síť trativodů odvodněná do stávajících nebo nově navržených kanalizací. Na chebské trati v poslední části úseku železničního spodek odvodňuje monolitický příkopový žlab (je součástí SO přilehlé zárubní zdi) a příkopová tvárnice. Na domažlické trati pak na výjezdu z města trať odvodňuje i příkopový žlab v souběhu se zárubní zdí se zaústěním do stávajících kanalizací a vodotečí.

Dále jsou součástí stavby **úpravy vlečkových kolejí Škoda**, a to v rozsahu, který je bezprostředně vyvolán nutnými úpravami kolejí SŽDC:

- zapojení části severní vlečky v km 105,3 – 105,7
- propojení severního a jižního kolejiště s mimoúrovňovým křížením jak chebské, tak domažlické tratě

Součástí stavby je i náhrada zrušené **vlečky IT Bohemia**, která je dnes napojena z vlečky Škoda z prostoru zastávky Plzeň Skvrňany souběžnou kolejí s domažlickou tratí. Toto napojení bude zrušeno z důvodu úpravy trasy tratě a rušení úrovňového křížení se silnicí I/26 a nahrazeno novou vlečkou zapojenou do domažlické tratě v km 107,530.

## E.1.2 Nástupiště

### SO 36-33-21 Zastávka Plzeň Skvrňany

V rámci stavby je navržena demolice stávajícího nástupiště v zastávce Plzeň Skvrňany a vybudování dvou nástupišť v nové poloze na přeložce trati 712 Plzeň - Domažlice. Práce zahrnují vybudování dvou nových vnějších vstřicných nástupišť u kolejí č. 981 a č. 982 s mimoúrovňovými přístupy. Nástupiště budou mít délku hrany 170 m a výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

Začátek nástupišť je v km 106,615, konec nástupišť je v km 106,785. Vzdálenost nástupní hrany od koleje bude jednotná v závislosti na převýšení, 1,680 mm.

Přístup na nástupiště bude jednak šikmými přístupovými chodníky z podchodu v km 16,673, dále pak dvěma šikmými přístupovými chodníky z úrovně terénu nově budovanými chodníky.

## E.1.3 Přejezdy

### SO 35-33-41 Obvod Jižní předměstí, úrovňové křížení v km 105,245

Stavební objekt řeší přebudování stávajícího, již vybudovaného přejezdu podle nového vedení kolejí. Stávající konstrukce vložená v rámci předcházející stavby „Přůjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ bude vyjmuta a předána správci infrastruktury.

Úrovňové křížení je situováno na konci nástupiště v zastávce Plzeň Jižní předměstí ze směru od Chebu v km 350,813 (chebské staničení) a 105,245 (domažlické staničení).

Úrovňové křížení bude sloužit pouze pro služební účely jako pěší přístup na ostrovní nástupiště (s omezením hmotnosti automobilu do 3,5t). Úrovňové křížení není ve smyslu ČSN 736380, čl. 4.2 považováno za přejezd. Proto nebyly posuzovány rozhledové poměry. Přístup nepovolaných osob je zamezen oplocením pozemku dráhy.

## E.1.4 Mosty a inženýrské objekty

### Mosty

#### SO 35-38-01 Silniční most v km 105,409 trati Plzeň – Domažlice

Silniční most převádí Břeňkovu ulici přes tratě Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb v blízkosti železniční stanice Plzeň - Jižní předměstí. Převáděná komunikace je místní komunikace.

Přestavba silničního mostu je navržena z důvodu změny rozmístění kolejí pod mostem a špatnému stavebně technickému stavu nosné konstrukce. Nové šířkové uspořádání respektuje původní stav – šířka komunikace je 9,5m s příčným pravostranným sklonem 2,5%; chodníky jsou uvažovány šířky 2,25m s dostředným sklonem 2,5%.

Současná nosná konstrukce bude společně se střední podporou v rámci přestavby zdemolována. Práce budou probíhat během výluky. Na celou rekonstrukci je uvažován čas 7 měsíců (4+3).

#### SO 36-38-01 Železniční most v km 106,164 trati Plzeň – Domažlice

Na mostě vede trať Plzeň – Domažlice, pod mostem prochází dvoukolejná vlečka firmy ŠKODA INVESTMENT.

V rámci stavby je navrženo zdvoukolejnění trati Plzeň – Domažlice a pod mostem jednokolejná vlečka.

Stávající konstrukce mostu nevyhovuje novému směrovému a výškovému řešení kolejí. Proto dojde k její demolici v rozsahu nutném pro výstavbu nového mostu. Deska nosné konstrukce se rozřeže na díly a pomocí silničního jeřábu se snese. Pak dojde k demolici stávající spodní stavby.

Nová nosná konstrukce je navržena polorámová s plošným založením. Rozpětí nosné konstrukce 7,20 m, světlá šířka 6,50 m, volná výška pod mostem 5,00 m. Šířka mostu 74,60 m.

Součástí objektu je i zárubní zeď, která navazuje na mostní rámovou konstrukci vpravo vlečkové koleje č. 101. Zárubní zeď zajišťuje těleso trati Plzeň – Domažlice, tak aby nezasahovalo do prostoru vlečkové koleje. Maximální výška zárubní zdi nad terénem 6,90 m.

Součástí objektu je i demolice cihelného plotu, který je v oblasti zárubní zdi a prochází podél vlečkové koleje.

Realizací mostního objektu dojde k částečné demolici stávající opěrné zdi umístěné mezi areálem firmy ŠKODA INVESTMENT a kolejí Plzeň – Domažlice. Tato část se nahradí novou zdí.

Vzhledem k složitosti území a zajištění provozu na vlečkových kolejích firmy ŠKODA INVESTMENT a na trati Plzeň – Domažlice spadá výstavba mostu do 5ti stavebních postupů.

Stavební práce budou probíhat za plného provozu na vlečkových kolejích a musí být koordinovány s jejím provozem. Provoz na trati Plzeň – Domažlice bude zajištěna tím, že koleje se během stavby provizorně přeloží a tím i ovlivní stavbu mostu.

#### **SO 36-38-02 Železniční most v km 106,418 trati Plzeň – Domažlice**

Stavba mostního objektu se nachází v intravilánu města Plzně, na přeložce trati Plzeň – Domažlice v km 106,418. Pod mostem prochází dvoukolejná železniční trať Plzeň – Cheb.

Jedná se o trvalý železniční dvoukolejný most o dvou polích. Most je rozdělen podélnými dilatačními spárami na 4 konstrukce.

Mostní otvor je navržen o světlé šířce 2 x 6,6 m a světlé výšce pod mostem cca 6,4 m. Úhel křížení mostu s kolejí pod mostem je 30°. Krajiní římsy jsou zakončeny pod úhlem 45°. Šířka mostu je 33 m v ose střední stojky.

Stavba mostu přímo souvisí s výstavbou SO 37-38-01. Mosty jsou navzájem odděleny dilatační spárou.

#### **SO 36-38-03 Železniční most v km 106,673 trati Plzeň – Domažlice (podchod zast. Skvrňany)**

V km 106,673 bude provedena novostavba podchodu pod tratí Plzeň – Domažlice sloužící veřejnosti. Ta zahrnuje výstavbu tubusu podchodu, 4 schodišť a 2 šikmých zalomených přístupových chodníků. Podchod je navržen bezbariérový a je symetrický podle osy kolejí.

Na tubusu podchodu budou dvě koleje, jejich osová vzdálenost je 4 m. Osa tubusu podchodu je kolmá ke kolejím. Nosnou konstrukci tubusu tvoří monolitický železobetonový rám. Světlá šířka mezi stěnami je 3,0 m, volná výška 2,5 m.

Přístup do podchodu z přilehlých úseků komunikací je zajištěn dvojicí schodišť navazující na tubus podchodu. Světlá šířka mezi stěnami je 3,0 m. Schodiště jsou dvouramenná.

Bezbariérový přístup do podchodu je zajištěn dvojicí šikmých přístupových chodníků vedených podél nástupiště. Ty jsou jednou zalomené, šířka je 2,3 m, sklon je 1:12 (8,33 %). Z mezipodesty jsou pro zkrácení cesty na nástupiště navržena krátká jednoramenná schodiště šířky 2,3 m. Podchod bude zastřešen (součást SO zastřešení) a celoplošně izolován. Součástí podchodu je obnova přilehlých částí komunikace po výkopových pracích.

#### **SO 36-38-04 Železniční most v km 107,541 (ev. km 113,580) trati Plzeň – Domažlice, demolice**

Zemní těleso bude vybudováno v rozsahu pro výhledové řešení – dvoukolejnou VRT. Propustek pod tratí byl nahrazen úpravou kanalizace a novou troubou DN 400 (SO 36-37-24). Proto je navržena demolice stávající kamenného klenbového mostu a jeho vyřazení z evidence.

#### **SO 37-38-01 Železniční most v km 1,003 vlečky Škoda Plzeň**

Stavba mostního objektu se nachází v intravilánu města Plzně v areálu Škody Plzeň na přeložce vlečky spojující dvě části areálu. Pod mostem prochází dvoukolejná železniční trať Plzeň – Cheb.

Jedná se o trvalý železniční dvoukolejný most o dvou polích. Most je tvořen vzhledem ke své šikmosti jedním celkem bez dilatačních spár.

Mostní otvor je navržen o světlé šířce 2 x 6,6 m a světlé výšce pod mostem cca 6,4 m. Úhel křížení mostu s kolejí pod mostem je 30°. Krajiní římsy jsou zakončeny pod úhlem 34°. Šířka mostu je 20,5 m v ose střední stojky.

Na pravé římsě mostu bude umístěna stěna výšky 2,5 metry.

Stavba mostu přímo souvisí s výstavbou SO 38-36-02. Mosty jsou navzájem oddělené dilatační spárou.

**SO 37-38-02 Most v km 106,366 trati Plzeň - Domažlice (Faltusův most)**

Silniční most se nachází v areálu Škoda a je v majetku firmy Škoda Investment a.s. Jedná se o významnou technickou památku t.č. v režimu schvalování za kulturní památku. Objekt se skládá z nosné konstrukce – celosvařovaná příhradová konstrukce s mostovkou, tvořenou příčníky a podélníky, spřaženými s ŽB deskou, a spirálovité oválné ŽB nájezdové rampy na severním předpolí mostu (tzv. tobogán). Rampa na jižní straně mostu byla již odstraněna. Vzhledem k přestavbě traťového uzlu je nutné celý mostní objekt v předstihu odstranit.

Detailní postup demolice je uveden v PD.

Stavební práce se budou provádět v 1. a 3. stavebním postupu. V 1. stavebním postupu se provede vybourání spirály mostu (tobogánu) a ve 3. stavebním postupu při 4h celkové výluce bude snesen celý most silničním jeřábem.

**SO 298-38-01 Silniční most v km 107,089 přes trať Plzeň – Domažlice**

Silniční most převádí přeložku komunikace I/26 ve třetím poli přes železniční trať Plzeň – Domažlice a v druhém poli přes místní komunikaci. Komunikace na mostě je šířky 7,5 m, na mostě je dále chodník šířky 3,0 m a nouzový chodník šířky 0,75 m.

**Propustky****SO 36-38-31 Železniční propustek v km 107,821 (ev. km 113,874) trati Plzeň – Domažlice**

Propustek převádí trať Plzeň – Domažlice přes občasnou vodoteč, nachází se v širé trati a v přímé. Traťová rychlost na propustku bude 160 km/h. Na základě toho se uplatní mostní průjezdní průřez VPM 3,0 dle ČSN 73 6201 z 10/2008.. Dosavadní kamenný deskový propustek bude kompletně zbourán včetně betonových čel a šikmých svahových křidel. Na stejném místě bude vybudován nový prodloužený ŽB rámový propustek světlosti 1,98 m se šikmými svahovými křídly. Propustek má proměnnou světlou výšku, a to od 2,5 m na vtokové straně až na 2,65 m na výtokové straně.

**SO 36-38-32 Železniční propustek v km 107,909 (ev. km 113,962) trati Plzeň – Domažlice**

Propustek převádí trať Plzeň – Domažlice přes občasnou vodoteč, nachází se v širé trati a v přímé. Traťová rychlost na mostě bude 160 km/h. Na základě toho se uplatní mostní průjezdní průřez VPM 3,0 dle ČSN 73 6201 z 10/2008.. Dosavadní ŽB trubní propustek DN 800 bude kompletně zbourán, včetně betonových čel a říms. Ve shodném místě bude nahrazen novým prodlouženým ŽB trubním propustkem DN 1200 s ŽB kolmým čelem na vtokové straně a šikmým ukončením trouby na výtoku. Podélný sklon propustku je 3,0%. Prostory kolem vtoku a výtoku jsou opatřeny dlažbou z lomového kamene do betonu, navazující příkopy jsou na příslušnou délku zpevněny příkopovými tvárnicemi.

**Návěstní lávky a krakorce****SO 35-38-41 Návěstní lávka v km 350,370 trati Plzeň – Cheb**

Lichá cestová návěstidla Lc501a, Lc502a, Lc511a a Lc512a je nutné z prostorových důvodů umístit na návěstní lávku typu 4a o rozpětí břevna 22m. Na jedné straně má sloup atypickou délku a oba sloupy jsou kotveny do stávajících zárubních zdí. Jedná se o lávku přes čtyři koleje.

**SO 35-38-42 Krakorec v km 351,374 trati Plzeň - Cheb (vlevo)**

Lichá odjezdová návěstidla L511b a L152 je nutné z prostorových důvodů umístit na návěstní krakorec typu 1a o délce břevna 9m. Sloup je přikotven do základové patky. Jedná se o krakorec přes dvě koleje.

**SO 35-38-43 Krakorec v km 105,790 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)**

Lichá cestová návěstidla Lc501 a Lc502b je nutné z prostorových důvodů umístit na návěstní krakorec typu 1a o délce břevna 9m. Sloup je přikotven do základové patky. Jedná se o krakorec přes dvě koleje.

**SO 35-38-44 Krakorec v km 351,450 trati Plzeň - Cheb (vlevo)**

Sudá vjezdová návěstidla 1S a 2S je nutné z prostorových důvodů umístit na návěstní krakorec typu 1a o délce břevna 9m. Sloup je přikotven do základové patky. Jedná se o krakorec přes dvě koleje.

**SO 36-38-41 Krakorec v km 106,481 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)**

Sudá cestová návěstidla Sc981 a Sc982 je nutné z prostorových důvodů umístit na návěstní krakorec typu 1a o délce břevna 9m. Sloup je přikotven do základové patky. Jedná se o krakorec přes dvě koleje.

**Opěrné a zárubní zdi****SO 35-38-51 Zárubní zeď v km 105,329 - 105,403 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)**

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení vlečky společnosti Škoda Investment. Stávající kolej bude ve třetím stavebním postupu odstraněna a nově zřízena blíž k ulici Hájkova.

Z tohoto důvodu musí být stávající zemní těleso vyrovnávající výškový rozdíl mezi kolejí a pozemní komunikací nahrazeno zárubní zdí. Navržena je pilotová zeď s počátkem ve staničení km 105,329 a koncem 105,403, kde zeď přímo navazuje na opěru mostu Břeňkova.

Délka zárubní zdi je 72 m a výška se pohybuje od 3,1 až 4,3 m. Konstrukce je tvořena velkoprofilovými piloty Ø 900 mm s osovou vzdáleností 1400 a 1700 mm a železobetonovými klenbami. Zárubní zeď je opatřena dvěma výklenky ustupujícími od líce zřízenými pro dva trakční stožáry.

Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu omezeného místa vyplívající z blízkosti ulice Hálkovy a přilehlého objektu, které znevýhodňuje použití například úhlové zárubní zdi. Použitím pilotové stěny jsou také výrazně omezeny zemní práce spojené s použitím jiné konstrukce.

#### **SO 35-38-52 Zárubní zeď v km 351,008 - 351,399 trati Plzeň - Cheb, sanace (vlevo)**

Stávající zárubní zeď bude pouze sanována. Vedení chebské trati (kolej 511) se v novém stavu pouze přiblíží ke stávající zárubní zdi, proto není nutná demolice objektu vyjma částí zdi délky potřebné pro zbudování základů trakčních stožárů. Zde bude část zdi demolována a nahrazena novou tížnou zdí, jejíž součástí je základ pro výše zmíněný trakční stožár. Stávající kolej bude v prvním stavebním postupu odstraněna a nově zřízena ve své konečné poloze. Zárubní zeď přímo navazuje na opěru mostu Břeňkova ve staničení chebské trati km 351,008 a koncem v km 351,399.

Délka zárubní zdi je 391 m a výška se pohybuje od 2,2 až 2,8 m. Konstrukce zárubní zdi plynule přechází v železobetonový plot výšky 2,6 – 2,8 m, který bude rovněž sanován.

Před sanací je potřeba přeložit kabely nacházející se u paty stěny a v kabelovém kolektoru upevněném na konstrukci zdi do nově zřízeného kabelovodu. Zárubní zeď s plotem budou otryskány. Zárubní zeď bude opatřena kari sítí a její povrch zastříkán betonem uzavírajícím povrch konstrukce. Povrch železobetonového plotu bude bez přidání dodatečné výztuže opatřen k tomu účelu vhodnou hmotou tak, aby líc plotu měl stejnou geometrii, jako před sanací.

#### **SO 36-38-51 Opěrná zeď km 351,294 - 351,590 trati Plzeň - Cheb (vpravo)**

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení chebské a výše položené domažlické trati. Konečná poloha nové domažlické trati 501 a 502 se na délce první části opěrné zdi přiblíží ke koleji 512 a proto zde musí být stávající zemní těleso vyrovnávající výškový rozdíl mezi oběma tratěmi nahrazeno opěrnou zdí.

První část této opěrné zdi s počátkem ve staničení km 351,294 a koncem v km 351,590 je navržena jako gabionová výšky 0,5 – 2,0 m (část A).

Druhá část opěrné zdi je budována jako provizorní, zřízená z důvodu přeložky domažlické trati ve druhém stavebním postupu. Stávající kolej domažlické trati zde bude dočasně přeložena ještě blíž k nově budované (v SP02 ) koleji 512 chebské trati. Tato dočasná zeď v km 351,565 až 351,720 je tvořena vyztuženým zemním tělesem a bude po přeložení Domažlické trati do její finální polohy částečně rozebrána (část B).

Pod kolejovým ložem přeložky Domažlické trati (SP02) je v km 105,860 – 106,040 navíc vyztužené zemní těleso s dočasnou bednicí konstrukcí vyrovnávající výškový rozdíl mezi stávající tratí (používané v době výstavby) a touto přeložkou (část C).

Délka gabionové zdi je 296 m a výška se pohybuje od 0,5 až 2,0 m. Gabionová zídka je tvořena jednou, popřípadě dvěma řadami gabionů opatřena na rubu geotextilií.

#### **SO 36-38-52 Zárubní zeď km 351,650 - 351,962 trati Plzeň - Cheb (vlevo)**

Nová zárubní zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení koleje 511 chebské trati, která se v novém stavu přiblíží ke stávající zárubní zdi. Demolice stávající zdi proběhne v šestém stavebním postupu, kdy je nově budována i kolej 511 chebské trati. Opěrná zeď s počátkem ve staničení v km 351,650 a koncem v km 351,962, kde plynule navazuje na opěru mostu přesmyku, je navržena jako gabionová (do výšky 2,0 m) a pilotová.

Gabionová zeď je v km 351,650 – 351,761 a v km 351,843 – 351,962. Tato zeď je výšky 1,0 – 2,0 m. Gabionová zídka je tvořena jednou, popřípadě dvěma řadami gabionů opatřena na rubu geotextilií.

Pilotová zeď se nachází v km 351,761 – 351,843. Délka pilotové zdi je 81,6 m a výška se pohybuje od 1,7 až 2,9 m. Konstrukce je tvořena velkoprofilovými piloty Ø 900 mm s osovou vzdáleností 1700 mm a železobetonovými klenbami ze stříkaného betonu a kari sítí vyplňujícími prostor mezi nimi. Pilotová zeď není kotvená. Trakční stožáry budou umístěny na převážku pilotové zdi.

Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu vyšší konstrukční výšky zárubní zdi a omezeného místa pro výstavbu. Nad zárubní zdí se pak nachází komunikace patřící do areálu Škoda Investment, která by byla volbou jiného typu konstrukce výrazně ovlivněna. Použitím pilotové stěny jsou také výrazně omezeny zemní práce.

**SO 36-38-53 Zárubní zeď km 352,007 - 352,073 trati Plzeň - Cheb (vpravo)**

Nová zárubní zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení koleje 512 chebské trati, která se v novém stavu přiblíží ke stávající zárubní zdi. Opěrná zeď s počátkem u opěry mostního objektu přesmyku ve staničení v km 352,007 a koncem v km 352,073 kde plynule navazuje na opěru mostu ulice Vejprnická je navržena jako pilotová v místě křížení s kanalizací jako úhlová kotvená. Úhlová zeď je z důvodu omezeného místa založena na mikropilotách.

Délka pilotové zdi je 57 m a výška se pohybuje od 2,9 až 3,3 m. Konstrukce je tvořena velkoprofilovými piloty Ø 900 mm s osovou vzdáleností 1700 mm a železobetonovými klenbami ze stříkaného betonu a kari sítí vyplňujícími prostor mezi nimi. Pilotová zeď je kotvena jednou úrovní trvalých kotev.

Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu vyšší konstrukční výšky zárubní zdi a omezeného místa pro výstavby. Nad zárubní zdí se pak nachází areál společnosti Škoda Investment. Použitím pilotové stěny jsou také výrazně omezeny zemní práce.

Část úhlové zdi je dlouhá 8 m a je navržena z důvodu křížení s novým objektem kanalizace.

Dočasné záporové pažení je délky 11 m.

**SO 36-38-55 Opěrná zeď km 106,187 – 106,340 trati Plzeň - Domažlice, sanace (vpravo)**

Stávající zárubní zeď vedle „tobogánu“ bude sanována. Vedení domažlické trati se v novém stavu přiblíží ke stávající zárubní zdi, proto není nutná demolice objektu. Zárubní zeď se nachází ve staničení domažlické trati v km 106,187 až km 106,340. Z důvodu přiblížení Domažlické trati ke stávající zdi (SP02), je potřeba díky zvýšenému zatížení zbudovat železobetonovou převážku s dočasnými kotvami. Z téhož důvodu musí být ve staničení 106,160 – 106,187 zřízeno dočasné záporové pažení výšky 1,5 – 2,0 m.

Délka sanované zárubní zdi je 188 m a její výška se pohybuje kolem 3,6 m. Před sanací je potřeba přeložit inženýrské sítě upevněné na konstrukci zdi. Zárubní zeď bude otrýskána a zbavena narušeného cihelného zdiva popřípadě betonu na povrchu jako i případné povrchové korodující výztuže. Dále pak opatřena převážkou a zakotvena dočasnými kotvami s osovou vzdáleností 3,0 m. Zárubní zeď bude také opatřena kari sítí a její povrch zastříkán betonem uzavírajícím povrch konstrukce. Je počítáno s nově vybudovaným příčným odvodněním zdi.

**SO 36-38-56 Opěrná zeď v km 106,910 - 107,001 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)**

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení domažlické trati a výše položené komunikace. Stávající komunikace bude kvůli výstavbě nového mostního objektu SO 298-38-01 přeložena blíž ke koleji domažlické trati a proto zde musí být stávající zemní těleso vyrovnávající výškový rozdíl mezi tratí a komunikací nahrazeno opěrnou zdí. Opěrná zeď s počátkem ve staničení km 106,930 a koncem v km 107,010 je navržena jako úhlová. Před úhlovou zdí (v km 106,910 – 106,930) a za ní (v km 107,010 – 107,030) se nachází gabionová opěrná zeď.

Délka úhlové zdi je 80 m a výška se pohybuje od 1,0 až 2,7 m. Konstrukce úhlové zdi je na rubu opatřena izolací proti vodě, těsnicí vrstvou a drenážní trubkou. Železobetonová římsa je monolitická, s ocelovým zábradlím. Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu menších nákladů na výstavbu při dostatečném prostoru pro zbudování. Konstrukce není kotvená.

**SO 37-38-51 Opěrná zeď km 105,840 – 106,110 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)**

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení domažlické trati a vlečky Škoda. Opěrná zeď je zřizována z důvodu přiblížení domažlické trati k vlečce a tedy nutnosti posunutí opěrné zdi. Stávající zeď bude odstraněna a nahrazena novou zdí. Opěrná zeď je navržena jako úhlová, z části založená na dvou řadách pilot průměru 900 mm.

Úhlová zeď je dlouhá 269 m s maximální výškou 6,8 m. Konstrukce úhlové zdi je na rubu opatřena izolací proti vodě, těsnicí vrstvou a drenážní trubkou. Železobetonová římsa je monolitická, s ocelovým zábradlím. Úhlová zeď není kotvená. Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu menších nákladů na výstavbu při dostatečném prostoru pro zbudování.

**SO 37-38-52 SO 37-38-52 Opěrná zeď km 0,654 – 0,725 vlečky Škoda Plzeň (vpravo)**

Nová opěrná zeď je navržena z důvodu úpravy směrového a výškového vedení domažlické trati a vlečky společnosti Škoda Investment. Nachází se mezi dvěma kolejemi vlečky zmíněné společnosti. Původní opěrná zeď bude odstraněna a nahrazena novou zdí. Zeď se nachází v km 0,654 až 0,725 a je navržena jako úhlová nekotvená.

Délka opěrné zdi je 78 m a její maximální výška je 2,8 m. Konstrukce úhlové zdi je na rubu opatřena izolací proti vodě, těsnicí vrstvou a drenážní trubkou. Železobetonová římsa je monolitická, s ocelovým zábradlím.

Uvedený typ konstrukce byl zvolen z důvodu menších nákladů na výstavbu při dostatečném prostoru pro zbudování.

## Kolektory

### SO 36-38-61 Kolektor v km 351,906 trati Plzeň – Cheb

Výstavba nových železničních tratí a s tím související demolice tobogánu a Faltusova mostu vč. na něm umístěných vodovodů průmyslové a užitkové vody si vyžádá jejich přeložení. Kolektor pro vedení inženýrských sítí, bude sloužit k jejich bezkoliznímu převedení. Jedná se o ražené objekty 3 šachet Š1, Š2, Š3 a 2 profilů štol P1 a P2. Nachází se v plzeňské čtvrti Jižní Předměstí v areálu firmy Škoda holding a.s. (Podchází těleso železničních tratí Plzeň - Domažlice ve staničení cca km 105,870 a Plzeň – Cheb a obsluhých vleček podniku).

Ražba podzemních objektů bude realizována pomocí nedestruktivního rozpojování. Armaturní komora je zahroubený objekt s vnitřními rozměry 11x3,5m, min. výšky 3m. Šachty jsou svislé, šachta Š2 slouží i jako větrací. Poklopy budou uzamykatelné s možností pojíždění. Při výstavbě ražených vodorovných objektů bude realizováno deformační měření stávajících i nových konstrukcí, především však provozovaných železničních tratí.

### SO 36-38-62 Kolektor v km 106,917 trati Plzeň – Domažlice

Nově navržený kolektor je řešen jako rámová konstrukce z monolitického železobetonu světlosti 1,8x2,1m délky 132,2 m. V místě oplocení areálu Škoda se nový kolektor napojí na stávající (část stávajícího kolektoru podcházejícího areál Škody bude odbourán). Kolektorem budou převedeny dvě vodovodní potrubí DN 500 z tvárné litiny, dva kabely 6kV, dva ovládací kabely a kabel sdělovací. Přeložky těchto sítí nejsou součástí objektu kolektoru.

V kolektoru jsou navrženy tři šachtové vstupy světlosti 600x900mm umístěné na koncích kolektoru a nad svislou částí v krajině nové úpravy místní komunikace za zárubní zdí. Všechny poklopy budou vodotěsné a uzamykatelné, typ zámku bude odpovídat zámku používaným firmou Plzeňská energetika a.s. na ostatních objektech. V koncových šachtách jsou nad úroveň terénu osazeny ocelové pozinkované pevné větrací vodorovné žaluzie.

V délce kolektoru budou umístěny montážní vstupy, ve kterých bude stropní konstrukce provedena z demontovatelných železobetonových prefabrikátů. Budou umístěny na konci kolektoru v návaznosti na stávající kolektor a ve vyšší části kolektoru cca 19m před osou přeložky I/26.

V kolektoru jsou zahrnuty zemní práce do pláně přecházejících komunikací včetně zemních prací spojených s přípojkou elektro. Zásyp objektu je hutněný z vytěženého materiálu kromě zásypu pod kolejem, kde je zásyp zbudován ze štěrku.

V kolektoru je navržena přepážka s protipožárními dveřmi 800x1970 mm před svislou částí kolektoru. V každém požárním úseku budou umístěny dva přenosné sněhové hasící přístroje.

Před zahájením prací na objektu musí být přeloženy všechny sítě v rozsahu staveniště. Výkop bude prováděn v blízkosti stávajícího vodovodního potrubí, které bude do kolektoru překládáno a které musí být při provádění zapaženo. Napojení vodovodu na straně I/26 se provede až po dokončení objektu. Na straně trati ČD je objekt dělen na kratší dilatační části, aby bylo umožněno napojení na stávající potrubí, které bude prováděno postupně za výluky dodávky vody. Tubus se bude betonovat jako polorám, zakrytí se provede až po osazení potrubí.

### SO 36-38-63 Kolektor v km 106,543 trati Plzeň – Domažlice

Nově navržený kolektor je řešen jako rámová konstrukce z monolitického železobetonu světlosti 2,2x1,8m délky 20,3 m. Kolektor podchází nově navrženou dvoukolejnou trať směr Domažlice. Kolektor bude navržen jako vodostavební konstrukce s těsněnými pracovními a dilatačními spárami.

Kolektorem budou převedeny dvě horkovodní potrubí DN 600.

V kolektoru jsou navrženy dva vstupy světlosti 600x900mm umístěné na koncích kolektoru. Všechny poklopy budou vodotěsné a uzamykatelné, typ zámku bude odpovídat zámekům používaným firmou Plzeňská teplárenská a.s. na ostatních objektech. Zásyp objektu je hutněný z vytěženého materiálu kromě zásypu pod kolejem, kde je nahrazen štěrku.

### SO 298-38-61 Kolektor - stavební úpravy

Pod stávající Domažlickou ulicí (I/26) je veden kolektor s dvěma vodovodními potrubími. Stávající čelo kolektoru je řešeno s ohledem na tvar zemního tělesa současného směrového a výškového vedení překládané komunikace. Směrové a výškové vedení projektované trasy se odlišuje a z toho důvodu vzniká nutnost stávající čelo kolektoru upravit.

V zasažené části čela kolektoru bude odbourána římsa a dobetonuje se do konstantní úrovně odpovídající výšce komunikace. Podél nově navržené příjezdové komunikace k čelu kolektoru bude navrženo kolmé

oddílatované křídlo podchycující svah komunikace. Odbourání římsy čela kolektoru se provede v délce 10,47 m. Bude provedeno kotvení do stávající konstrukce. Tloušťka dobetonávky bude 600 mm.

Provádění objektu bude probíhat s předstihem před pracemi na přeložce I/26. Zásyp čela nebude součástí tohoto objektu.

## E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

V rámci souboru objektů této kapitoly jsou řešeny přeložky silových elektrorozvodných sítí, které jsou dotčeny stavbou. Jedná se především o podzemní kabelové trasy NN a VN společností ČEZ Distribuce a.s. a Plzeňské energetiky a.s., podzemní kabelové trasy VN Plzeňských městských dopravních podniků a.s. a úprava veřejného osvětlení společnosti Správa veřejného statku města Plzně. Kabelové trasy jsou v místech dotčení přeloženy do nových tras, případně jsou využity nově budované kolektory či kabelovody, některé kabelové trasy jsou nahrazeny v celé své délce. Součástí této kapitoly je také přeložka venkovního vedení VVN, které je stavbou dotčeno.

V rámci těchto stavebních objektů jsou dále řešeny přípojky NN nově budovaných stavebních objektů (technologické měrné objekty, novostavba šaten pro Sokol, nová zast. Plzeň - Skvrňany) a také přípojky NN stávajících objektů (sokolovna, soukromé objekty), které jsou stavbou dotčeny a kabelové přípojky NN budou nově vybudovány.

V souvislosti s přeložkou komunikace I/26 Domažlická jsou v rámci této kapitoly řešeny také přeložky a úpravy stávajícího veřejného osvětlení v dotčené oblasti, které je ve správě společnosti Správa veřejného statku města Plzně (ulice Domažlická, Na Pile, Na Výspě, Na Stráních) a také výstavba nového veřejného osvětlení na nově budovaných komunikacích (komunikace I/26, obslužná komunikace pro napojení areálu ŠKODA, komunikace pro pěší a cyklistů podél I/26).

V souvislosti s přeložkou komunikace I/26 je také řešeno přeložení a nové napájení trakce trolejbusové městské dopravy, která je zde provozována společností Plzeňské městské dopravní podniky a.s. Pro napájení trolejbusového trakčního vedení (samotná trakce není součástí této kapitoly) budou položeny nové napájecí kabely podél nové komunikace I/26, které budou napojeny na stávající napájecí kabelové vedení z měnirny Zátíší. Stejně tak bude položen i ovládací kabel v celé délce dotčeného úseku.

Technická řešení přeložek dotčených elektrorozvodných sítí i nově budované kabelové rozvody byly projednány s příslušnými správci těchto sítí a jimi odsouhlaseny.

### E.1.5.2 Sdělovací síť

V rámci souborů objektů kapitoly E.1.5.2 Sdělovací síť jsou řešeny přeložky sdělovacích vedení, která jsou v území dotčeném stavbou. Jedná se především o metalické sdělovací kabelové síť a optické kabelové síť společnosti Telefónica O2, datové a ovládací kabely společnosti Plzeňská energetika a.s., sdělovací kabelové síť společnosti ČEZ ICT Services a.s., sdělovací rozvody společnosti Škoda Investment a optické kabely společnosti UPC Česká republika a.s. Kabelové trasy jsou v místech dotčení přeloženy do nových tras, případně jsou využity nově budované kolektory či kabelovody, některé kabelové trasy jsou nahrazeny v celé své délce.

V rámci těchto stavebních objektů jsou dále řešena připojení sdělovací sítě do nově budovaných stavebních objektů (technologické měrné objekty, novostavba šaten pro Sokol) a také připojení sdělovací sítě do stávajících objektů (sokolovna, soukromé objekty), která jsou stavbou dotčena a kabelové připojení sdělovací sítě bude nově vybudováno.

Technická řešení přeložek dotčených elektrorozvodných sítí i nově budované kabelové rozvody byly projednány s příslušnými správci těchto sítí a jimi odsouhlaseny.

## E.1.6 Potrubní vedení

### Vodovody

#### SO 35-37-02 Úpravy vodovodů v km 350,965 - Vodárna Plzeň

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Stávající vodovod DN 200 bude přerušen výstavbou opěrné zdi. Z vodovodu jsou napojeny přípojky pro Škodu Plzeň a pro areál Plzeňské energetiky a.s..

Před stavbou zdi se provede provizorní přeložka DN 80 řízeným protlakem. Definitivní stav budou reprezentovat dvě roury DN 200 v chráničkách DN 400. Realizovat se budou postupně ve výlukách jednotlivých kolejí.



Na stávajícím vodovodním řadu v ulici Hálkova bude vysazena nová odbočka. Trasa přeložky je vedena s kolmým přechodem železniční trati a s napojením se na stávající vodovodní řad v ulici Břeňkova. Stávající vodovod v Hálkově ulici bude zachován až k mostu SO 353801. Zrušen bude pouze stávající úsek přecházející trať. Vzhledem k důležitosti tohoto úseku vodovodní sítě správce požaduje, aby pod tratí byla položena souběžně pro případ poruchy ještě jedna větev vodovodního řadu. Nesmí dojít k odpojení žádné stávající přípojky.

Přeložka je vedena přes areál Plzeňské energetiky a.s. Zde bude vysazena nová přípojka pro Plzeňskou energetiku a.s. Provizorní přeložka bude provedena řízeným protlakem. Protlak délky 60 m bude proveden pod celým kolejištěm.

### **SO 35-37-03 Přeložky vodovodů v km 351,100**

*(provozovatel Plzeňská energetika a.s.)*

Stavební objekt zahrnuje přeložku užitkového a průmyslového vodovodu, která je vyvolána úpravou chebské a domažlické trati. *Přeložka užitkového vodovodu* bude provedena pod železniční trať.

*Přeložka průmyslového vodovodu* začíná na stávajícím potrubí mezi vlečkami. K napojení překládaného řadu na stávající dojde v armaturní šachtě AŠ2. Délka přeložky činí 56,0. Z důvodu výstavby armaturní šachty je nutné v úseku cca 14,0 m provést úpravu potrubí.

### **SO 36-37-01 Plzeň-Cheb, přeložka vodovodu DN 100 v ulici Domažlická - Vodárna Plzeň**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Náplní stavebního objektu je přeložka vodovodu DN 100, která je vyvolána přeložkou hřišť pro TJ Sokol. Stávající vodovodní řad prochází pod nově navrženými hřišti a byl by v kolizi s navrhovanou drenáží.

Přeložka je navrhována v nezbytném rozsahu tak aby obešla navrhované hřiště. Na překládané potrubí bude navrtávkou napojena přípojka (SO 36-37-04) De 32 pro kropení hřišť.

### **SO 36-37-02 Plzeň-Domažlice, přeložka vodovodu km 106,400-Vodárna Plzeň**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Zahrnuje přeložku vodovodu DN 100 která je vyvolána přeložkou trati Plzeň – Domažlice.

Potrubí je převážně vedeno podél nově vzniklého zářezu domažlické trati. Ve své trase prochází pod tělesem domažlické trati, pod přeložkou Emingerovy ulice a pod nově navrhovaným kolektorem (SO 36-38-62).

### **SO 36-37-03 Plzeň-Domažlice, rušení stávajícího řadu a přípojek km 106,100-106,240**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

S ohledem na přeložku železniční trati Plzeň – Domažlice a jí vyvolané demolice budou zrušeny vodovodní řady vedené ulicí Na Pile a Emingerovou včetně přípojek, které jsou na tyto řady napojeny. Dále dojde ke zrušení přípojek k demolovaným objektům v ulici Domažlická.

Součástí SO je také přeložka vodovodu DN 80 který se ocitá v kolizi s nově navrhovaným beachvolejbalovým hřištěm a dále ve směrové kolizi s přeložkou trati Plzeň – Domažlice.

### **SO 36-37-04 Novostavby pro Sokol - přípojky vody**

*(ve správě Tělocvičná jednota Sokol Plzeň – Skvrňany)*

Navrhovány jsou dvě přípojky a to nová vodovodní přípojka pro budovu šaten (SO 36-34-02) a přípojka pro kropení volejbalových hřišť (SO 36-34-03).

### **SO 37-37-02 Přeložka vodovodů na Faltusově mostu a hlavního přivaděče DN 500**

*(provozovatel Plzeňská energetika a.s.)*

Výstavba železničních tratí a s tím související demolice tobogánu a Faltusova mostu včetně na něm umístěných vodovodů průmyslové a užitkové vody si vyžádá jejich přeložení. Výstavba a zprovoznění těchto přeložek musí být časově realizována tak, aby nebyl ohrožen provoz zásobovaného areálu, tedy před demolicí mostního objektu včetně trubních vedení.

S ohledem na celkový postup stavebních prací a možnosti realizace přeložek dotčených vodovodů, které je nutno převést pod vlečkovými kolejemi, Domažlickou a Chebskou trať, je navrženo řešení vedení vodovodů štolou. Její stavební část včetně související armaturní komory a šachet je součástí samostatného objektu (SO 36-38-61).

### **SO 298-37-01 Úprava vodovodů DN 500 km 0,410**

*(provozovatel Plzeňská energetika a.s.)*

Objekt SO 298-37-01 řeší přeložku vodovodů DN 500 ve správě Plzeňská energetika a.s. Jedná se o klíčové přivaděče průmyslové vody pro provoz zařízení v areálu Škoda holding a.s. Stávající vodovody vedené v souběhu kolidují s nově navrženou trasou komunikace I/26 Domažlická a také se zářezem překládané trati Plzeň - Domažlice. Vodovody budou vedeny v nově navrhovaném kolektoru. Součástí objektu jsou také dvě provizorní přeložky DN 500 vzniklé z důvodu nepřetržitého zásobování průmyslovou vodou během výstavby kolektoru. Jedná se o dva v souběhu nad sebou jdoucí vodovodní řady.

Provizorní přeložky vodovodu DN 500 se týkají pouze jednoho řadu, druhý vodovod bude v době fungování přeložky odpojen a to po dobu nezbytně nutnou k vybudování nového kolektoru a přepojení řadů.

#### **SO 298-37-02 Úprava vodovodu DN 80 v ulicích Na Pile, Na Stráních a Na Výspě**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

S ohledem na navrženou trasu přeložky silnice I/26 bude zrušena část vodovodního řadu DN 80 vedoucího ulicemi Na Pile, Na Stráních a Na Výspě, a to včetně přípojek, které jsou na řad napojeny. Dle požadavku Vodárna Plzeň a.s. bude potrubí mezi ulicemi Na Stráni a Na Pile propojeno tak aby zůstalo zachováno stávající zokruhování.

#### **SO 298-37-03 Přeložka vodovodu DN 80 km 0,570 - Vodárna Plzeň**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Předmětem úprav je přeložka vodovodu DN 80 v ulici Domažlická. Trasa vodovodu je vedena v nově navržené komunikaci pod mostem podél domažlické trati.

Stávající vodovod koliduje s nově navrženým zářezem domažlické trati a s nově navrhovaným kolektorem (SO 36-38-62) Trasa nově zbudovaného vodovodu je vedena v stávající komunikaci Domažlická a dále kopíruje směrové a výškové vedení nově navržené místní komunikace podél železniční trati pod mostem (SO 298-38-01).

#### **SO 298-37-04 Přeložka vodovodu DN 150 km 0,760-0,957 - Vodárna Plzeň**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Objekt SO 298-37-04 řeší přeložku vodovodu DN 150 v komunikaci I/26 Domažlická. Stávající vodovod se ocitá pod násypem ve vnitřním jízdním pruhu nově navržené komunikace a je proto překládán.

Trasa vodovodu je vedena od napojení na SO 363702 podél přeložky místní komunikace Emingerova, dále pod větví kruhového objezdu až k napojení na stávající řad.

Na překládaném vodovodním řadu se nachází 4 přípojky k objektům. Přípojky budou přeloženy v nezbytné délce a to vždy v kolmém směru a v nejkratší vzdálenosti. Přípojky budou na nový řad napojovány navrtávkou. Celková délka přípojek je 187 m.

### **Kanalizace**

#### **SO 35-37-21 Odvodnění komunikace Břeňkova)**

*(provozovatel Vodárna Plzeň a.s. v majetku města Plzeň)*

Stavební objekt řeší odvodnění Břeňkovy ulice, jež navazuje na ulici Hálkovu a ta na ulici Korandovu. Vzhledem k poměrně rozsáhlé rekonstrukci Břeňkovy ulice dojde k novému rozmístění a uspořádání uličních vpustí tak aby odpovídaly nově navrhovanému výškovému a směrovému uspořádání komunikace. Odvodnění řeší napojení nově navrhovaných uličních vpustí do stávající sítě jednotné kanalizace v dané lokalitě. Návrh předpokládá napojení nových uličních vpustí.

#### **SO 36-37-22 Zastávka Plzeň Skvrňany - dešťová kanalizace**

*(provozovatel SŽDC)*

Navrhovaná kanalizace odvádí dešťové vody z prostoru kolejiště chebské a domažlické trati.

Do navrhovaných úseků kanalizace budou svedeny vody z kolejiště Chebské trati v celkovém úseku 351,100 – 352,080 a Domažlické trati v úseku 105,5 -106,1. Dalším odvodňovaným úsekem bude Domažlická trať v km 106,475 – 106,670, jež bude do kanalizace zaústěna v km 352,050 Chebské trati. Posledním úsekem bude část domažlické trati v km 351,600 – 351,960 v nátoky na železniční most (SO 36-38-01).

#### **SO 36-37-24 Plzeň-Domažlice, úprava kanalizace km 107,078**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

V km 107,070 domažlické trati je v současnosti obloukový železný most nad bývalou vodotečí. Vodoteč je zatrubněna profilem DN 1000. Kanalizace je provozována Vodárnou Plzeň. Kanalizace je pod mostem vyústěna do otevřeného, zpevněného příkopu. Vlevo od trati je údolí postupně zasypáváno rozšiřováním

průmyslového areálu. Areál je odvodněn druhou kanalizací DN 1000, která je také vyústěna do zpevněného příkopu pod mostem.

Stavbou bude most zrušen a nahrazen násypem. Zasype se celý prostor mezi tratí a průmyslovým areálem. Stávající kanalizace tak budou pod bývalým mostem uloženy cca 10 m pod terénem. Komíny dvou lomových šachet na potrubí DN 1000 budou rozebrány. Nově se komíny vyskládají až do úrovně upraveného terénu.

Násypem železničního tělesa bude zasypan stávající výustní objekt obou kanalizací, i část zpevněného příkopu. Za patou násypu se vybuduje nový výustní objekt (betonové čelo). Obě kanalizace se od stávajících šachet přeloží a prodlouží k novému výustnímu objektu.

### **SO 36-37-25 Novostavby pro Sokol - přípojky kanalizace**

*(ve správě Tělocvičná jednota Sokol Plzeň – Skvrňany)*

Objektem je řešena nová splašková kanalizační přípojka pro budovu SO 36-34-02. V rámci SO bude dále provedeno svedení dešťových vod ze střechy budovy do vsakovací nádrže situované v prostoru mezi budovou šaten a domažlickou ulicí. Stoky dešťové kanalizace jsou svedeny od dešťových svodů podle budovy do vsakovací jímky situované na pozemku TJ Sokol. Na kanalizaci budou osazeny šachty DN 600.

### **SO 36-37-26 Novostavby pro Sokol - odvodnění hřišť**

*(ve správě Tělocvičná jednota Sokol Plzeň – Skvrňany)*

SO řeší vybudování drenáží pod nově vzniklými hřišti na volejbal, nohejbal a beach volejbal. Pod hřišti je navrhována drenážní síť sestávající ze sběrných drenů a drenážních šachtic vyústěná do vsakovací nádrže situované na pozemku TJ Sokol Skvrňany.

Odvodnění řeší drenáž tří bezprostředně sousedících, volejbalových hřišť a hřiště na beach volejbal situované vedle budovy šaten.

### **SO 36-37-27 Posílení shybky v km 352,125**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Dle podmínek Generelu odvodnění města Plzeň je požadováno zkapacitnění stávajícího křížení kanalizace s železniční tratí. Jedná se o podchod kanalizace 2 x DN 400. Zkapacitnění je požadováno na dvojnásobnou kapacitu, tzn. přiložit 2 x DN 400. Kapacita se zvýší z cca 280 l/s na 560 l/s.

### **SO 298-37-21 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,000-0,596**

*(správce ŘSD ČR)*

Stavební objekt SO 298-37-21 řeší odvedení dešťových vod z přeložky silnice I/26 v Domažlické ulici v úseku od začátku přeložky I/26 po most přes železniční trať.

Odvodnění přeložky silnice I/26 je navrženo příčným a podélným sklonem vozovky do uličních vpustí, od těch je dešťová voda odvedena kanalizací do recipientu. Stoka je zaústěna do Vejprnického potoka. Před zaústěním do potoka je navržena sedimentační nádrž s odlučovačem ropných látek (SO 298-37-23).

### **SO 298-37-22 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,596-0,985**

*(správce ŘSD ČR)*

Stavební objekt SO 298-37-22 řeší odvedení dešťových vod z přeložky silnice I/26 v Domažlické ulici v úseku od mostu přes železniční trať po konec přeložky I/26.

Odvodnění přeložky silnice I/26 je navrženo příčným a podélným sklonem vozovky do uličních vpustí, od těch je dešťová voda odvedena kanalizací do recipientu. Stoka je zaústěna do šachty na přeložce SO 298-37-26 - „Zátišského sběrače“.

### **SO 298-37-23 Sedimentační nádrž**

*(správce ŘSD ČR)*

Součástí objektu je sedimentační nádrž - odlučovač ropných látek a odpad z nádrže do recipientu. Navržena je nádrž na vyšší (bezpečnější) intenzitu dešťové srážky 50 l/s\*ha a na dobu zdržení 15-ti minut. Nádrž je navrhována jako prefabrikovaná uzavřená podzemní. Objem nádrže je navržen na zachycení objemu cisterny (30 m<sup>3</sup>) a dobu zdržení v sedimentační části 10 – 15 minut. K nádrži je navržena příjezdná komunikace SO 298-32-22. Odpad z nádrže bude zaústěn do ramene Vejprnického potoka.

### **SO 298-37-24 Kanalizace v ulici Domažlická, Na Výspě, Na Stráních a Na Pile**

*(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Stavební objekt SO 298-37-24 řeší vybudování stok D1 až D4 v ulicích Domažlická, Na výspě, Na Strání a Na pile.

**SO 298-37-25 Úprava měrného objektu, km 0,170***(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Stavební objekt SO 298-37-25 řeší úpravu měrného objektu na stoce DN 2000/1700 ve správě Vodárna Plzeň a.s..

Nová poloha Domažlické ul. je v kolizi s nadzemní částí měrného objektu na kanalizaci (přízemní objekt o půdorysném vnějším rozměru cca. 3,60 x 3,50 m), který je potřeba zachovat. Nová poloha Domažlické ul. v místě měrného objektu se nachází cca. v úrovni stávajícího terénu. Kvůli zachování přístupu je nutné odbourat stávající měrný objekt cca. 1,70 m pod stávající terén. Pro umožnění přístupu do měrného objektu je dále navržena chodba - kolektor ke vstupní šachtě, která je situována za obrubníkem chodníku v parkové zeleni.

**SO 298-37-26 Přeložka stoky, Zátíšský sběrač v km 0,750 - 0,980***(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Objekt SO 298-37-26 řeší vybudování přeložky Zátíšského sběrače tj. stoky 1100/600. Přeložka Zátíšského sběrače je vyvolána výškovou kolizí s nově navrhovaným zářezem Domažlické trati v km 107,00, dalším důvodem je nedostatečná kapacita sběrače v navazujícím úseku s ohledem na množství nově sváděných dešťových vod z lokality.

Uliční stoka v Domažlické bude ukončena před železnicí. Stávající Zátíšský sběrač bude přeložen do nové trasy. Sběrač bude veden v souběhu s přeložkou komunikace. V místě napojení komunikace do trasy stávající Domažlické bude sběrač ukončen a bude napojen do stávající kanalizace DN 2000/1700 v nové spojné šachtě. V konci budované přeložky bude do šachty na sběrači přepojena stoka DN 400, jež bude v rámci SO v další trase zrušena.

**SO 298-37-27 Odvodnění kolektoru 2 - km 0,400***(provozovatel/správce Plzeňská energetika a.s.)*

Objekt SO 298-37-27 řeší odvodnění části navrženého kolektoru SO 36-38-62, délka odvodňovaného úseku je cca 90,0 m.

**SO 298-37-28 Rušení stok vyvolané přeložkou železniční tratě***(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

Tento stavební objekt řeší rušení kanalizačních stok v ulicích Emingerova, Na Pile, Na Stráni, Domažlické a Na Výspě. Součástí je také rušení domovních přípojek a přípojek uličních vpustí.

Rušené kanalizační stoky jsou majetkem města Plzně. Zákres stávajících kanalizačních stok byl předán správcem kanalizace – Vodárnou Plzeň a.s. v digitální podobě. Kanalizační stoky, s jejichž rušením se uvažuje, jsou v přiložené situaci vyznačeny. Slouží k odvádění dešťových i splaškových vod. V místech, kde se odpojované stoky zaústějí do kanalizace, která zůstane v provozu, je třeba provést jejich zaslepení zazděním, případně zazátkováním. Potrubí ponechané v zemi bude zafoukáno popílkobetonem. Místa po rozebraných vrchních částech šachet a vpustí, budou v budoucích komunikacích zasypána štěrkokopískem a v zeleni zeminou. Úprava povrchu v místě výkopu bude provedena v místech, kde nevznikají navazující stavební objekty budou ostatní povrchy řešeny v rámci dalších stavebních objektů.

Při rušení a rozebírání stok je třeba respektovat, že se jedná o majetek města Plzně. Způsob likvidace bude proveden dle dispozic vlastníka.

**SO 298-37-29 Odvodnění komunikace Emingerova***(provozovatel Vodárna Plzeň, v majetku města Plzeň)*

V rámci stavby dojde k úpravám a prodloužení Emingerovi ulice. Stavební objekt řeší odvedení dešťových vod v úseku km 0,470 – 0,833. Odvodnění přeložky silnice je navrženo příčným a podélným sklonem vozovky do uličních vpustí, od těch je dešťová voda odvedena kanalizací situovanou v ose jízdního pruhu do recipientu. Recipientem je stoka jednotné kanalizace PF 1400/800 vedoucí z areálu Škoda Plzeň v ulici Emingerova.

Odvodnění Emingerovi ulice je navrženo příčným a podélným sklonem vozovky do uličních vpustí, od těch je dešťová voda odvedena kanalizací do recipientu. Stoka je zaústěna stoky jednotné kanalizace PF 1400/800 vedoucí z areálu škoda Plzeň v ulici Emingerova.

**Horkovody**

Náplní této skupiny stavebních objektů jsou přeložky, přípojky a úpravy horkovodních sítí a dalších zařízení správců těchto sítí, které jsou v konfliktu s navrhovanými stavebními úpravami v rámci 3. stavby uzlu Plzeň. Jedná se o zařízení následujících správců:

- horkovod Plzeňské teplárenské a.s. (vč. přípojek pro TJ Sokol Plzeň Skvrňany)
- horkovod Plzeňské energetiky a.s.

Rozsah stavebních úprav vyžaduje realizaci následujících přeložek či přípojek a rušení stávajících řadů:

#### **SO 37-37-62 Přeložka horkovodu do areálu ŠKODA**

*(vlastník Plzeňská teplárenská a.s.)*

Náplní SO je přeložka horkovodního napaječe 2x DN400 v nové podzemní trase délky 139 m (z toho 20 m novým průlezným kanálem pod přeložkou železniční trati /SO 36-38-63/). Příslušná část nahrazovaného stávajícího nadzemního horkovodu v délce cca 200 m se zruší.

#### **SO 37-37-63 Přípojka horkovodu pro Sokol Skvrňany**

*(vlastník Plzeňská teplárenská a.s.)*

Předmětem SO je přeložka přípojky 2x DN32/110 pro stávající objekt sokolovny ve Skvrňanech vyplývající z nové trasy výše uvedeného horkovodního napaječe SO 37-37-62, na který je připojena. Délka nové přípojky uložené v zemi je 84m. Stávající přípojka bude zrušena.

#### **SO 37-37-64 Přípojka horkovodu pro šatny Sokol Skvrňany**

*(vlastník Plzeňská teplárenská a.s.)*

Přípojka 2x DN32/110 v délce 33 m uložená v zemi napojuje přemístěné šatny TJ Sokol Plzeň Skvrňany /SO 36 - 34 - 02 Novostavba šaten pro Sokol, Skvrňany

#### **SO 298 - 37 – 61 Přeložka horkovodu Domažlická ulice**

*(vlastník Plzeňská energetika a.s.)*

Přeložka horkovodů/přípojek vedených z areálu Plzeňské energetiky pro 3 objekty v okolí Domažlické ulice – „Ubytovna“ 2 x DN80, „Šrotiště/váha“ 2 x DN25 a úprava přípojky pro „Autokomplet“ 2x DN40. Všechny horkovody uloženy v zemi, celková délka 320 m.

## **E.1.8 Pozemní komunikace**

#### **SO 35-32-02 Úprava Břeňkovy ulice po výstavbě přemostění**

Ulice Břeňkova je vedená zhruba kolmo k železniční trati po přemostění zářezu železnice. Toto přemostění bude modernizací železnice dotčeno. Břeňkova ulice navazuje za stavbou dotčeným přemostěním na ulici Hálkovu vedenou souběžně s železnicí. Do ulice Hálkova je v zájmovém území stykovou křižovatkou zaústěna ulice Korandova.

Rekonstrukce stávající ulice je započata šířkovým a výškovým napojením na stávající komunikaci a chodníky v ulici Břeňkově za sjezdem k řadovým garážím.

Odtud pokračuje komunikace směrem k mostu přes železniční trať, kterou překonává novým silničním mostem SO 35-38-02. Za mostem pokračuje komunikace pravotočivým obloukem do ulice Hálkovy, na kterou se napojuje šířkově i výškově.

Rozsah úpravy je dán potřebou obnovy dotčených komunikací výstavbou souvisejících objektů např. zárubní zdi u ulice Hálkovy SO 35-38-53.

V Hálkově ulici jsou v současnosti i podélná parkovací stání na parkovacím pruhu, čemuž odpovídá šířka uličního prostoru. Šířka mezi obrubami se pohybuje přibližně kolem 9,5m. Navrhovaná rekonstrukce tuto skutečnost respektuje.

Komunikaci lemují z obou stran chodníky, jež jsou osazeny v potřebném rozsahu zábradlím k zabezpečení ochrany pěších.

V rámci tohoto SO je nezbytné provést demolice stávajícího stavu. Součástí tohoto SO jsou demolice stávajících konstrukcí vozovek a chodníků. Do demolice jsou zahrnuty rovněž obrubníky silniční i chodníkové, zábradlí. Bourací práce související s mostními objekty nejsou součástí tohoto SO.

Součástí je přístupová rampa a schodiště umožňující napojení budovy v rohu obou ulic. V projektové přípravě je stavební úprava objektu st. p.č. 8649 (Techmanie) – akce „Rekonstrukce VI. Brány v Plzni“. Po koordinaci s touto akcí není potřeba vyrovnat žádný výhledový výškový rozdíl schodištěm.

Nově navržená niveleta se snaží kopírovat v co nejvyšší možné míře stávající terén. Z důvodu zvýšení světlé výšky mostu se niveleta v tomto místě zvedá na úroveň potřebnou pro zachování průjezdného profilu drážních vozidel.

Vozovky dotčených místních komunikací včetně parkovacích stání jsou navrženy s živičným krytem, přilehlé chodníky budou mít dlážděný kryt. Odvodnění je řešeno příčným a podélným sklonem do nových vpustí.

### **SO 36-32-01 Příjezdová plocha pro údržbu horkovodu za Sokolovnou**

Za budovou Sokolovny v Domažlické ulici směrem k trati Plzeň – Cheb je navržena zpevněná plocha, která umožní příjezd k nadzemnímu horkovodu. Původní přístup z areálu Sokola je přeložkou tratě na Domažlice znemožněn.

### **SO 298-32-01 Komunikace I/26**

Sběrná místní komunikace v Domažlické ulici v Plzni je součástí hlavního komunikačního systému města a je nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Tato komunikace slouží jako průtah silnice I/26 a tvoří jihozápadní přivaděč k dálnici D5 Praha - Rozvadov. Komunikace také plní funkci obsluhy přilehlé zástavby. Řešený, cca 0,9 km dlouhý. Na začátku úpravy úsek přímo navazuje na již realizovanou stavbu „Most přes trať ČD Plzeň - Cheb“.

Oblast realizace tohoto SO se nachází v Plzni – Skvrňanech a zahrnuje část stávající Domažlické ulice, ulice Na Stráních a oblast zahrádek a stávající silnice I/26 – ul. Domažlická vedoucí podél bývalého areálu ŠKODA.

Průtah silnice I/26 v zájmovém je v současné době veden zastavěným územím. V okolí počátečního úseku trasy je situován soubor obytných domů – činžáků a rodinných domů. Část obytných domů je v současné době neobydlena a je připravena k demolici. Vlevo ve směru staničení je areál autobazaru a stavební dvůr.

V úseku za stávajícím železničním přejezdem vpravo se nachází pouze dva rodinné domy, stanice technické kontroly, kovošrot, vlevo autobazar, areál společnosti ŠKODA,

Stávající průtah silnice I/26 úrovněově kříží železniční trať na Domažlice, která je součástí TEN-T koridoru. Stávající úrovněově křížení železnice s pozemní komunikací je nutné dle zásad modernizace „koridorových“ tratí řešit mimoúrovňově.

Komunikace pro chodce v současnosti končí v oblasti s obytnými domy. Cyklistická doprava není ve stávající dopravní síti v zájmovém území podporována. Nejsou zde cyklostezky, pásy ani pruhy pro cyklisty. Cyklisté jsou nuceni využít jízdní pruh místní sběrné komunikace společně s motorovými vozidly. Částečně lze využít prostor obytné a pěší zóny před blokem obytných domů v ul. Domažlická dl. cca 100 m. Obojí řeší SO 298-32-02.

Silniční napojení areálu Škoda v této lokalitě není umožněno.

Zatímco v roce 2000 celostátní sčítání dopravy uvádí zátěž na předmětném úseku silnice I/26 téměř 17 tis. vozidel denně, v roce 2005 bylo toto číslo již o téměř o 3,5 tisíce nižší – tedy cca 13 tisíc vozidel. V roce 2010 došlo k dalšímu poklesu a to téměř o 2 tisíce vozidel. Tento pokles byl způsoben především uvedením do provozu chybějící dálnice D5 kolem Plzně. S ohledem na další rozvoj silniční sítě v Plzni a to především dostavbou západního okruhu, výstavbou silnic I/20 a I/27 se dá předpokládat další pokles či stagnace dopravních zátěží na této komunikaci.

Z tohoto důvodu je doporučena i úprava silničního řešení. Úprava silničního řešení je ověřena investičním záměrem<sup>4</sup>. Je navrhována směrově nerozdělená dvoupruhová komunikace s možností výhledové dostavby do původně navrhovaného profilu čtyřpruhové komunikace

Předmětem návrhu tohoto SO je vedení komunikace ve dvoupruhovém uspořádání jako polovina čtyřpruhu po levé straně ve směru staničení (tedy blíže zástavbě)

V rámci výstavby přeložky silnice I/26, která je vedena v nové ose, je nutné uvažovat s částí demolice stávající komunikace. Do demolice bude nutné zahrnout rovněž obrubníky silniční a chodníkové, zábradlí a dalšího příslušenství. Toto je předmětem SO 298-32-01.

Dále je nutné provést demolice pozemních objektů, které se nachází v těsné blízkosti plánované komunikace a zasahují tak do prostoru vymezeného plánovanou stavbou. Ty jsou předmětem SO 298-34-60.

Přeložka silnice I/26 navazuje na stávající úsek, který je ve „čtyřpruhovém“ uspořádání, a to za mostem přes železniční trať Plzeň – Cheb. Komunikace klesá na úroveň terénu až k napojení ulic Na Pile (její úprava viz. SO 298-32-11) a Na Výspě (její úprava viz. SO 298-32-12). Ulice Na Pile umožní propojení stávající ul. Domažlické-průtahu I/26 s výhledovou trasou přeložky. Dojde k zaslepení ul. Na Výspě bez napojení do výhledové trasy přeložky.

Ulice Na Pile bude provedena jako obousměrná, která umožní všechny křižovatkové pohyby. V místě křížení ul. Na Pile s přeložkou I/26 je také ukončeno „čtyřpruhové“ uspořádání respektující návazný úsek. Ulice Na

<sup>4</sup> Investiční záměr (IZ) stavby „ Uzel Plzeň,3.stavba – přesmyk domažlické trati “ (SUDOP PRAHA a.s. - 04/2012)

Výspě bude zaslepena, na konci bude zřízeno úvratové obratiště. Komunikace I/26 pokračuje přes stávající zahrádky k trati Plzeň – Domažlice. Od křižovatky s ulicí Na Pile je přeložka dvoupruhová, s navrženými oboustrannými chodníky/pásky pro pěší a cyklisty. Oboustranné komunikace pro pěší a cyklisty jsou do km 0,400, kde odbočuje komunikace stezka směrem k ul. U Domažlické trati. Dál ve směru k D5 pokračuje pouze levostranná stezka se smíšeným provozem chodců a cyklistů. Po pravé straně na nadjezd je veden pruh pro cyklisty. Přeložka silnice I/26 překračuje mimoúrovňově železniční trať na Domažlice po mostě (viz. SO 298-38-01), komunikace je dále vedena kolem areálu ŠKODA a je ukončena v místě stávající zastávky U Panelárny.

Na trase je navržena okružní křižovatka. Okružní křižovatka nahradila původně navrhovanou<sup>5</sup> světelně řízenou úrovnovou průsečnou křižovatkou. Do okružní křižovatky jsou kromě silnice I/26 napojeny i komunikace umožňující napojení do areálu ŠKODA, kovošrotu a vedlejšího autobazaru a autobazaru po levé straně silnice I/26. Do okružní křižovatky je tedy nutné napojit celkem pět komunikací. Okružní křižovatka je součástí objektu SO 298-32-01 - Komunikace I/26.

Napojení areálu technické kontroly a ostatních pozemků je řešeno v SO 298-32-03.

Podél hlavní trasy přeložky I/26 jsou v rámci souvisejícího objektu „SO 298 -32 -02 Komunikace pro pěší a cyklisty podél I/26“ navrženy chodníky/stezky pro pěší a cyklisty. Jsou vedeny v přidruženém dopravním prostoru.

Komunikace do areálu ŠKODA „SO 298-32-14 Napojení bývalého areálu Škoda“ může dočasně po dobu výstavby představovat provizorní spojení centra města a dálnice D5, tedy Domažlické ulice. Tato komunikace je vedena v dílčím úseku v těsném souběhu s plánovanou přeložkou silnice I/26. V dalších stupních PD bude nutné navrhnout ochranu proti oslnění protijedoucích vozidel.

Sjezd v km 0,198 z přeložky silnice I/26 byl zachován a převzat z původní dokumentace.

Navržena je i úprava poloh zastávek MHD, jejich posun vzhledem k odlišnému řešení křižovatek.

Navržená niveleta komunikace se snaží kopírovat v co nejvyšší možné míře stávající terén, pouze v místě křížení s železniční tratí Plzeň – Domažlice se niveleta zvedá nad terén kvůli nutnosti vystoupat na most SO 298-38-01 přes trať.

Přilehlé komunikace pro pěší a cyklisty jsou předmětem SO 298-32-02 Komunikace pro pěší a cyklisty podél I/26.

### **SO 298-32-02 Komunikace pro pěší a cyklisty podél I/26**

Komunikace pro chodce v současnosti končí v oblasti s obytnými domy. Cyklistická doprava není ve stávající dopravní síti v zájmovém území podporována. Nejsou zde cyklostezky, pásky ani pruhy pro cyklisty. Cyklisté jsou nuceni využít jízdní pruh místní sběrné komunikace společně s motorovými vozidly. Částečně lze využít prostor obytné a pěší zóny před blokem obytných domů v ul. Domažlická dl. cca 100 m.

Popisovaný objekt tvoří komunikace pro pěší a cyklisty po obou stranách přeložky silnice I/26 Domažlická. Od km cca 0,400 budou komunikace pro pěší a cyklisty jen levostranné s ohledem na možnost dostavby mimoúrovňového křížení pro výhledový stav - 4-pruh.

Povrch krytu komunikací pro pěší a cyklisty bude asfaltový.

### **SO 298-32-03 Přístupová komunikace p.p.č 937 a 932/1**

Stávající sjezdy na pozemky ze silnice I/26 v ul. Domažlická budou přeložkou zrušeny. Po přeložení silnice I/26 bude nutné přímo na přeložku napojit objekty rodinných domů na st. p. č. 937 – č. 616, st. p. č. 940 – čp. 430 a objekty služeb (autoservis, STK) st. p. č. 432/2, st. p. č. 933/9, st. p. č. 935/2. Přístup k těmto objektům a přilehlým pozemkům bude umožněn prostřednictvím společné přístupové komunikace. Na původní opouštěné vozovce silnice I/26 v návaznosti na navrhovanou komunikaci vznikne prostor pro parkování osobních vozidel. Toto je zohledněno v rozsahu demolice. Povrch komunikace bude asfaltový. Komunikace je bez obrub. Pro osobní auta bude dvoupruhová, nákladní auta budou s ohledem na směrové oblouky nárokovat protisměr. Poloha napojení na přeložku I/26 je volena s ohledem na rozhledové poměry. Při výjezdu z lokality bude možno odbočit pouze vpravo. Pokračování směrem do centra bude umožněno otočení na přilehlé okružní křižovatce.

### **SO 298-32-11 Rekonstrukce ulice Na Pile**

Stávající Domažlická ulice bude na přeložku I/26 napojena přes rekonstruovanou ulici Na pile. Popisovaný objekt tvoří komunikaci na rekonstruované ulici Na Pile. Spojuje stávající Domažlickou ulici, která bude také rekonstruována v rámci SO 298-32-13 a budoucí přeložku silnice I/26 SO 298-32-01.

<sup>5</sup> Projekt stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ (SUDOP PRAHA a.s. – 06/2010)

**SO 298-32-12 Rekonstrukce ulice Na Výspě**

Popisovaný objekt tvoří komunikaci na rekonstruované ulici Na Výspě. Spojuje stávající Domažlickou ulici a budoucí přeložku I/26 Domažlická SO 298-32-01, která je vedena v trase současné ul. Na Stráních. Výstavbou přeložky zanikne.

Bude provedeno zaslepení ul. Na Výspě bez napojení do výhledové trasy přeložky, na konci bude zřízeno úvratové obratiště.

Ulice Na Výspě nebude rekonstruována. V rámci tohoto SO bude zřízeno pouze koncové obratiště pro osobní automobily. Nákladní automobily budou muset couvat. Délka slepé ulice je cca 55 m. Vozidla HZS se budou moci otočit úvratí s využitím ploch zklidněné komunikace nad sníženou obrubou v okolí obratiště pro osobní automobily.

Vozovka obratiště bude asfaltová, navazující okolní plocha zklidněná komunikace-příjezd k nemovitostem, bude mít dlážděný povrch.

**SO 298-32-13 Rekonstrukce stávající Domažlické ulice**

Oblast realizace tohoto SO zahrnuje část stávající Domažlické ulice.

V současnosti je část rekonstruovaného úseku před sokolovnou zaslepena a pokračuje podél stávajícího silničního mostu do míst, kde čtyřpruhová komunikace přechází do dvou jízdních pruhů. Zde je opět zaslepena. Vjezd do této části je zajištěn z ulice Emingerova.

Součástí Domažlické ulice jsou i chodníky a zastávky MHD. Komunikace lemují obrubníky. Zastávky MHD budou zrušeny odstraněním DZ, zálivy poslouží pro parkování.

V rámci tohoto SO je nezbytné provést demolice stávajícího stavu. Součástí tohoto SO jsou demolice stávajících krytů vozovek a chodníků včetně jejich podkladních vrstev. Do demolice jsou zahrnuty rovněž obrubníky silniční i chodníkové, zábradlí. Odtěženo bude zemní těleso.

Bourací práce související s demolicemi pozemních objektů jsou zahrnuty v samostatném SO.

**SO 298-32-14 Napojení bývalého areálu Škoda**

Oblast realizace tohoto SO zahrnuje souběh s přeložkou silnice I/26, část stávající Emingerovy ulice a oblast před VII. bránou Škody Plzeň, která slouží pouze pro přístup pěších.

V rámci tohoto SO je nezbytné provést demolice stávajícího stavu - úseku zejména Emingerovy ulice nevyužitelné pro navrženou přeložku. Součástí SO jsou demolice stávajících krytů vozovek a chodníků včetně jejich podkladních vrstev. Do demolice jsou zahrnuty rovněž obrubníky silniční i chodníkové. Rozsah bouracích prací je patrný z grafické přílohy.

Bourací práce související s demolicemi pozemních objektů jsou zahrnuty v samostatném SO.

Tato komunikace bude sloužit zejména pro vjezd do areálu Škody Plzeň přes VII. bránu a obsluhu přilehlých domů v ul. Emingerova.

Komunikace se napojuje svým počátkem na SO 298-32-01 v okružní křižovatce. Pokračuje v souběhu s přeložkou silnice I/26. Na závěr se ostře stáčí vpravo a úrovňově kříží vlečku novým železničním přejezdem SO 37-33-41 Vlečkové koleje, přejezd v km 0,097 57.

Doprava v klidu je řešena pouze pro osobní vozy vyznačením parkovacích stání na parkovacích pruzích v úseku Emingerovy ulice dle prostorových možností této ulice. V zaslepeném úseku Emingerovy ulice směrem k Sokolovně bude prostor stávajícího chodníku přilehlého k pozemkům Sokolovny sloužit pro kolmá parkovací stání na protější straně je prostor pro kolmá stání s částečným parkováním na chodníku. Zbývající část šířky chodníku více než dva metry bude sloužit pro přístup k parkovacím stáním. Na konci ulice bude vyhrazen prostor pro úvratové obratiště osobních aut. Dopravním značením bude de facto legalizován stávající způsob odstavování vozidel.

Další parkovací stání je možno vyznačit v ulici Na Pile. Směrem ke stávající - překládané trati je možné zřít pás pro kolmá parkovací stání. Zpevnění pásu může být provedeno zatravněvacími dlaždicemi vysypanými kamenivem. Zástupci města požadují, aby bylo v rámci možností respektováno stromořadí v těchto místech.

Nově navržená niveleta se snaží kopírovat v co nejvyšší možné míře stávající terén.

Odvodnění je řešeno příčným a podélným sklonem do uličních vpustí, které jsou součástí 298-37-24 Kanalizace v ulici Domažlická. Souběh s přeložkou je odvedena do krajnic a podélných vsakovacích příkopů. Část srážek je odvedena na terén nebo do odvodňovacího žlabu podél přejezdu přes vlečku.

Odvodnění pláň je zajištěno trativody. Trativody jsou zaústěny do uličních vpustí.

Během výstavby tohoto SO dojde k různým dopravním omezením a uzavírkám, které jsou součástí SO 298-32-71. Definitivní dopravní značení je zpracováno v samostatném SO 298-32-62.



**SO 298-32-15 Místní komunikace k objektu Domažlická 1133/45**

Místní obslužná komunikace napojuje objekt č. 1133/45 v ul. Domažlické a autobazar vlevo od Domažlické ulice. Dnešní napojení lokality je z hlediska rozhledových poměrů a trasy silnice I/26 nevhodné. Navrhovaná přeložka tvoří paprsek okružní křižovatky navrhované v SO 298-32-01. Původní napojení lokality bude zrušeno, přerušeno postranním dělicím pásem. Odvodnění je uvažováno do otevřených vsakovacích příkopů.

**SO 298-32-21 Místní komunikace podél trati Plzeň – Domažlice vpravo**

Drobná zástavba (chaty, obytné domky apod.) vpravo od trati Plzeň - Domažlice je na stávající Domažlickou ulici napojena komunikací širokou 3,00 m. Dle mapových podkladů je komunikace ulicí U Domažlické trati. Kategorie jednopruhové obousměrné komunikace byla navržena MO1k -/4/30.

Navrhovaná komunikace vede pod přeložku I/26 Domažlická (SO 298-32-01/02 a SO 298-38-01) v souběhu s tratí Plzeň – Domažlice po rostlém terénu. Následně se napojuje na stávající komunikaci vedoucí k zahrádkám. Jsou na ní navrženy dvě výhybny (jedna z nich v prostoru křížení s SO 298-32-23). Po levé straně je na komunikaci navrženo svodidlo, z bezpečnostního důvodu v důsledku souběhu s železniční tratí. V úseku, kde je navrhována podél svahu trati protihluková stěna, svodidlo není navrženo.

**SO 298-32-22 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0,030**

Pro příjezd ke kolektoru v km 0,030 přeložky Domažlické ulice, k blízkým kanalizačním šachtám a k soukromé parcele č. 572 bude vybudována obousměrná jednopruhová komunikace (SO 298-32-22). V km 0,015 20 je po levé straně sjezd k sedimentační nádrži SO 298-37-23. Na konci příjezdové komunikaci bude vybudované obratiště.

Délka větve SO 298-32-22 je 93,052 m a délka sjezdu k sedimentační nádrži ( 298-37-23) je 23,995 m.

**SO 298-32-23 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0,406**

Navržená komunikace se napojuje na SO 298-32-21 stykovou křižovatkou, vede podél paty násypu svahu přeložky I/26 Domažlická (SO298-32-01/02). V km cca 0,105 je na levé straně úvratové obratiště pro osobní auta, na které se dále napojuje stávající polní cesta vedoucí k zahrádkám. Od obratiště vede paprsek v přímém směru jako stezka až do km 0,400 SO 298-32-01/02, kde se napojuje na SO 298-32-02 Komunikaci pro pěší a cyklisty podél I/26. Komunikace bude vybudována jako obousměrná jednopruhová komunikace.

***Dopravní značení (ŘSD / Město Plzeň)***

Zahrnuje definitivní vodorovné i svislé dopravní značení v celém řešeném zájmovém území, které přejde do správy ŘSD ČR / resp. Města Plzně. Je to dopravní značení silnice I/26.

V tomto SO je i demontáž stávajících svislých dopravních značek a odstranění vodorovného dopravního značení (VDZ) pozbývajících svou platnost v zájmovém území i v navazujících úsecích komunikací dotčených technickým řešením stavby. VDZ, které zůstane v platnosti, se obnoví.

**Svislé dopravní značení** – dopravní značky budou navrženy a umístěny v souladu s platnými předpisy, zejména TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“

**Vodorovné dopravní značení** - dopravní značky budou navrženy v souladu s platnými předpisy, zejména TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“

Podrobný návrh dopravního značení bude předmětem dalšího projektového stupně.

**SO 298-32-71 Úpravy stávajících komunikací**

Vlivem provozu staveništní dopravy po dobu realizace stavby, která bude vedena po stávající komunikační síti, se předpokládá poškození stávajících vozovek. Z tohoto důvodu bude nutno po dokončení stavby tato poškození opravit a stávající komunikace uvést do původního stavu. V projektové dokumentaci je uvažováno s vyspravením cca 20% přilehlé komunikační sítě (uvažovaná délka využívaných komunikací cca 5km), skutečný rozsah bude znám až po skutečném dokončení stavby. Z tohoto důvodu je nutné, aby před zahájením stavby, kdy již bude znám zhotovitel stavby a jeho přesné příjezdové trasy, proběhlo za přítomnosti zástupců objednatele, zhotovitele a správců příslušných komunikací (ŘSD ČR, Město Plzeň, příp. další) zdokumentování těchto tras. Totéž bude provedeno po dokončení stavby a na základě vyhodnocení obou pasportů (fotodokumentace, videozáznam) bude rozhodnuto o přesném rozsahu stavebního objektu.

Během výstavby dojde k různým dopravním omezením a uzavírkám, které jsou součástí tohoto SO. Zájmové území stavby se osadí potřebným provizorním dopravním značením, jak svislými, tak vodorovnými.

V průběhu realizace bude nutné instalovat provizorní světelné signalizační zařízení. Tato skutečnost vyplývá dodatečně s projednáním s orgány státní správy. Výstavba provizorního světelného signalizačního zařízení, umožní vjezd vozidel stavby ze staveniště na čtyřproudou komunikaci Domažlická. Provizorní

nájezd bude umístěn jako čtvrtá větev stávající křižovatky Domažlická x U Dráhy (v ose s ulicí U Dráhy), kde je v provozu SSZ K201 Domažlická x U Dráhy. SSZ bude nově pracovat ve dvoufázovém řízení a bude realizováno s chodeckými návěstidly se signalizací pro nevidomé.

### **SO 298-32-72 Úpravy stávající Domažlické ulice (Město Plzeň)<sup>6</sup>**

Stavební úpravy v ulici Domažlická jsou plánovány i v úseku křížení s ulicí Na Pile směrem k Nové Hospodě. Komunikace zůstane obousměrná dvoupruhová až do místa, kde navazuje úprava ulice U Domažlické trati. Ulice U Domažlické trati je navržena jako jednopruhá obousměrná s výhybnami. V Domažlické ulici, v úseku od křížení s ul. Na Pile po křížení s ulicí na Výspě, je navržen vlevo ve směru na Novou hospodu parkovací pás s kolmými parkovacími stáními, celkem 28 + 2 stání. Za parkovacím pásem je podél Domažlické vlevo veden chodník. Parkovací pás je navržen s ohledem na rozhledové poměry v místě pro přecházení na nároží ulic Na Pile a Domažlické, předpokládá se omezení nejvyšší dovolené rychlosti v oblasti na 30 km/h, např. značkou zóna 30 km/h. Vpravo ve směru na Novou Hospodu je navržen parkovací pruh ve stávající šířce. Za křížením s ulicí Na Výspě je navrženo další místo pro přecházení. Rozhledové poměry opět určují situování parkovacího pásu, tentokrát vpravo ve směru na Novou Hospodu. Tento parkovací pás společně se stezkami nahradí současnou úpravu prostranství před blokem obytných domů označenou jako obytná zóna. Na tomto parkovacím pásu vznikne 16+1 kolmých parkovacích stání.

## **E.1.9 Kabelovody**

Pro vedení kabelových tras v místech s vysokou koncentrací kabelových sítí a ve stísněných poměrech (průchod železničního koridoru mezi dvěma areály Škody Plzeň a prostor nástupiště zastávky Plzeň Skvrňany a souběh s místní účelovou komunikací ve Skvrňanech) jsou navrženy kabelové trasy uložené v kabelovodech:

### **SO 35-33-61 Obvod Jižní předměstí, kabelová trasa**

### **SO 36-33-61 Zastávka Plzeň-Skvřňany, kabelová trasa**

Pokračování kabelovodu **SO 35-33-61** ze stavby „Plzeň, průjezd uzlem ve směru III. TŽK“ je napojeno do šachty vpravo ve směru staničení od koleje č. 502 cca v km 350,876 trati ve směru na Cheb (km 105,278 trati ve směru na Domažlice). Dále je rozdělen do dvou větví. Jedna větev kabelovodu dále pokračuje v souběhu s kolejí č. 502 až do koncové šachty. Z této šachty jsou dále rozvedeny kabelové trasy v chráničkách, případně v kabelových žlábech. Druhá větev je situována podél trati na Cheb, vlevo ve směru staničení. Počáteční šachta je v km 350,977 (km 105,383). Kabelovod pokračuje podél koleje č. 511 až do koncové šachty cca v km 351,158 (km 105,564).

Obě větve kabelovodu jsou vedeny v přímých úsecích, vyjma míst, kde je nutné vyhnout z důvodu umístění trakčních stožárů. V místech křížení kabelovodu s kolejemi je navrženo obetonování. Pro stabilní uložení samotného multikanálu je v celé délce uložen do pokladní mazaniny. Ke křížení dojde ve třech místech a to v km 105,410 (km 351,005), v km 106,786 (km 351,380) a v km 106,043 (km 351,638). Vzdálenost mezi jednotlivými šachtami (komorami) se pohybuje v rozmezí 20 – 30 m, z různých důvodů i více až do vzdálenosti 70 m.

Pro vedení kabelů pod nástupištěm zastávky Plzeň Skvrňany (km 106,615 - km 106,785) a v prostoru v těsném souběhu přeložky železniční trati a místní komunikace SO 298-32-14 je navržen kabelovod **SO 36-33-61**. V případě nástupiště vede kabelovod podél koleje č. 981, kde jev celé délce jsou zbudovány tři šachty (jedna přímo v konstrukci nástupiště obě krajní mimo). Vzdálenost šachet bude 85 m.

## **E.1.10 Protihlukové objekty**

Pro eliminaci nepříznivých účinků hluku jsou v několika lokalitách navrženy protihlukové stěny. Umístění protihlukových stěn je navrženo na základě Hlukové studie.

### **SO 36-34-40 PhS podél železniční trati**

PHS Skvrňany byla navržena jako jednostranná (na pravé straně domažlické trati ve směru staničení), jednostranně absorpční. Výška bariéry je po celé délce 4m. Místa úniku jsou řešena půdorysným překryvem. Délka přesahu úseků PHS v místě překryvu je rovna trojnásobku světlé šířky. Zhruba v polovině délky je PHS přerušena přístřeškem přístupových cest k podchodu pod trati. Tento přístřešek nahrazuje PHS plnými boky. V části chránící stávající objekt Sokola bude horní část PHS provedena jako transparentní tedy reflexní (požadavek Sokola). Podrobné řešení bude předmětem další fáze projektu. Celková rozvinutá délka PHS Skvrňany je 564m.

---

<sup>6</sup> Stavební objekt není finančně součástí investice Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati. Je investicí MM Plzeň pouze pro účely ÚR.

**SO 298-34-40 PhS podél Domažlické ulice**

PHS Domažlická byla navržena jako jednostranná (podél jižní strany ulice Domažlická), dílem jednostranně absorpční, dílem reflexní (transparentní). Výška bariéry je ve větším úseku 6m, v kratších úsecích 5m, 4,5m a 4m. Celková rozvinutá délka PHS Domažlická je 528m.

Určité úseky PHS jsou umístěny na hraně pozemní komunikace (přeložky ulice Domažlická), jiné úseky jsou umístěny na vnější hraně komunikace pro pěší a cyklisty podél přeložky Domažlické. Napojení těchto úseků PHS je řešeno překryvem. V místě křižovatky ulic Domažlická a Na Pile je PHS přerušena. Tato diskontinuita bude řešena pomocí individuálních protihlukových opatření, konkrétně pro objekt na parcele č. 500 k.ú. Skvrňany v ulici Na Pile. Řešení IPO je samostatný stavební objekt.

Na základě požadavků vyplývajících z hlukové studie bylo zvoleno řešení PHS kombinující pohltivé výplně opatřené jednostranným absorbérem s vertikálním členěním (ve spodní části PHS) a transparentní reflexní výplně (v horní části PHS).

**SO 298-34-41 PhS na okružní křižovatce (ul.Domažlická)**

PHS okružní křižovatka (ul.Domažlická) byla navržena jako jednostranná (podél jižní strany křižovatky a nájezdu z ulice Domažlická), jednostranně absorpční. Výška bariéry je po celé délce 4,5m. Místo úniku je řešeno půdorysným překryvem. Celková rozvinutá délka PHS okružní křižovatka (ul.Domažlická) je 89m.

**E. 2 Pozemní stavební objekty****SO 36-34-01 Stanoviště pro novostavbu pro ZZ, směr Vejprnice**

Do tohoto SO náleží připravit stanoviště pro kontejner trvalého zařízení ZZ a objekt EOv. Objekty jsou tvořeny kombi kontejnery, pro objekt ZZ a objekt EOv umístěné v km 107,775 (nové staničení trati Plzeň – Domažlice). Do stavebního objektu náleží provést připravenost terénu pro osazení kontejneru vč. přístupové cesty.

**SO 36-34-02 Novostavba šaten pro Sokol, Skvrňany**

Jako náhrada za demolovaný objekt letních šaten je požadován nový objekt šaten se sociálním zázemím v blízkosti sokolovny. Jedná se o samostatně stojící jednopodlažní novostavbu obdélného půdorysu s vysazenou vstupní částí o zastavěné ploše 192,5 m<sup>2</sup>.

Rozsah objektu vychází z nutnosti splnění závazných norem.

**SO 36-34-03 Novostavba hřišť pro Sokol, Skvrňany**

Je náhradou hřišť za zabrané stávající sportoviště (v trase přeložky železniční trati Plzeň – Domažlice).

Celý areál při západní straně objektu sokolovny bude oplocen plotem výšky 2,5m se vstupní a vjezdovou branou z ulice Na Pile a vstupní brankou z ulice Domažlické od které vede na úroveň sokolovny nové schodiště i stávající rampa. Zásobování restauračního zařízení, obsluha sokolovny a areálu od brány bude umožněna systémem pojízdných zpevněných ploch v areálu. Součástí jsou i ploty z drátěného pletiva výšky 4 m mezi hřišti. Celý areál je chráněn proti hluku objekty PHS.

Vedle hřišť je umístěna vsakovací jímka, do které ústí systém drenáží, které odvádí dešťovou vodu ze sportovních ploch.

**SO 35-34-70 Oplocení, Již. Předměstí**

Na úseku trati v oblasti zastávky Plzeň Jižní Předměstí dochází ke kolizi kolejového řešení a stávajícího oplocení Škody Plzeň. V těchto místech dojde k demontáži stávajícího oplocení a k výstavbě oplocení nového v posunuté poloze. Jedná se o oplocení v km 105,470 - 105,630 a 105,800 – 105,950.

**SO 36-34-70 Oplocení, Skvrňany**

Oplocení mezi km 106,175 až 106,375 vede po obou stranách koleje č. 101 od portálu železničního mostu (SO 36-38-01) po nový most vlečky Škoda Plzeň (SO 37-38-01). Celková délka oplocení je v délce cca 360m.

Stávající oplocení mezi km 106,400 až 106,500 je potřeba pro přístup ke staveništi demolovat. Z důvodu podmínky uzavřenosti areálu Škody Plzeň je nutné jej nahradit po dobu výstavby provizorním plotem z drátěného pletiva. Poté bude obnoven plot betonový, který bude obdobné konstrukce, výšky a umístění, jako původní.

**SO 298-34-70 Oplocení, Domažlická (Škoda)**

Oplocení v délce 858 m je navrženo na nové hranici pozemků mezi veřejným prostorem a areálem Škody Plzeň od nově navrženého kruhového objezdu podél obslužné komunikace do areálu Škoda

(SO 298-32-14). Oplocení tvoří ocelové sloupky osazené do betonových patek a pletivo. Výška oplocení je 2,5m.

#### **SO 298-34-78 Oplocení, Domažlická, (IT Bohemia)**

V souvislosti s výstavbou nového napojení vlečky (cca v km107,55 - 107,78) do areálu IT Bohemia je nutné upravit i oplocení tohoto areálu. Stávajícího oplocení bude demontováno a nové oplocení vybudováno v posunuté poloze. Celková délka oplocení je cca 291 m + ocelová brána š. 6 m pro uzavření vlečky.

V rámci výstavby přeložky silnice I/26 dojde k úpravám hranic parcel pro řadu soukromých vlastníků. Obnova oplocení těchto pozemků je řešena samostatnými SO pro jednotlivé parcely z důvodu jejich předávání budoucím vlastníkům. Generálně je navrženo oplocení z pletiva výšky 1,8 m. Navrženy jsou tyto SO:

SO 298-34-71 Oplocení, Domažlická, p.č. 9017

SO 298-34-72 Oplocení, Domažlická, p.č. 544/1

SO 298-34-73 Oplocení, Domažlická, p.č. 542

SO 298-34-74 Oplocení, Domažlická, p.č. 543

SO 298-34-75 Oplocení, Domažlická, p.č. 565/1

SO 298-34-76 Oplocení, Domažlická, p.č. 566/1

SO 298-34-77 Oplocení, Domažlická, p.č. 545/2

SO 298-34-79 Oplocení, Domažlická, č.p. 936/1

SO 298-34-80 Oplocení, Domažlická, p.č.945\_20

#### **SO 36-34-30 Zastřešení nástupišť, Skvrňany**

Malé nástupištní přístřešky typu městského mobiliáře navrženy jako ochrana cestujících před nepříznivými vlivy počasí, při čekání na vlak na obou nástupištích při přístupu na nástupiště. Přístřešek o rozměrech 2,14 x 6,11m (vychází z předpokládané frekvence cestujících) bude obsahovat místa k sezení.

#### **SO 36-34-31 Zastřešení podchodu zastávka Plzeň-Skvřany**

Jedná se o dva typové pultové přístřešky výstupů z podchodu ve tvaru L o šířce 5,5 m a rozvinuté délce 46 m (v ose jedno křídlo 35,5m, druhé 10,5m). Střechy jsou navrženy pultové, se sklonem směrem od kolejiště a odvodněné svody do kanalizační přípojky v km 106,710.

#### **SO 36-34-81 Zastávka Plzeň-Skvřany, orientační systém pro cestující**

V zastávce Plzeň Skvrňany v nové poloze jsou navrženy pro vnější orientační systém plechové tabule umístěné na vlastních nosných ocelových konstrukcích anebo na prvcích jiných stavebních objektů jako jsou osvětlovací stožáry, nástupištní přístřešky, stěny podchodu apod. Součástí jsou i tabule s názvem zastávky osazené před vjezdem do zastávky.

Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou navrženy orientační hlasové majáčky (OHM), jejichž přesné umístění bude projednáno v dalším stupni dokumentace se SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých). Pro bezbariérové přístupové trasy na nástupiště jsou na koncích madel navrženy z vnitřní strany stručné informace v Braillově písmu.

#### **SO 298 -34 – 50 IPO, Domažlická**

Z důvodu snížení hlukové zátěže z provozu na pozemní komunikaci I/26 (ul. Domažlická) je nutno provést návrh individuálních protihlukových opatření (IPO) na vytypovaných objektech, a to v místě křižovatky ulic Domažlická a Na Pile, kde je navržena protihluková stěna (PHS) přerušena. Tato diskontinuita snižuje v určitém prostoru účinek PHS. Z výše uvedeného vyplývá nutnost aplikace individuálních protihlukových opatření, konkrétně pro objekt na parcele č. 500 k.ú. Skvrňany v ulici Na Pile.

Realizace individuálních protihlukových opatření (IPO) spočívá v přetěsnění či ve výměně stávajících nevyhovujících výplní stavebních otvorů v obytných místnostech.

#### **Demolice**

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“ jsou k demolici určeny objekty, které je nutné odstranit z důvodu kolize s novým kolejovým řešením, přeložkou trati Plzeň - Domažlice a přeložkou silnice I/26, objekty, které jsou svým technickým stavem již překonané, objekty, které nemají technické opodstatnění – funkční náplň, objekty, které jsou ve špatném stavu, objekty, které nevyhovují nové technologii. Zvláštní kategorií návrhu demolice tvoří objekty vedené v KN jako **objekty pro bydlení nebo rodinné domy** (bez ohledu na to k jakému účelu jsou aktuálně reálně využívány), které nejsou v přímé kolizi

s výše uvedenými úpravami dopravní infrastruktury. U těchto objektů není ekonomicky přijatelným rozsahem protihlukových opatření možno dosáhnout požadovaných hlukových limitů a jsou proto navrženy k demolici.

Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekty budou odpojeny od IS, odstranění jejich vybavení a provedena vlastní demolice.

Vzhledem k nedostatečným podkladům není známa hloubka založení u všech objektů. Proto budou v místech, ve kterých se v rámci stavby předpokládá budování nové infrastruktury provedeny až na úroveň základových konstrukcí (tedy vč. sklepů apod.) zásypy (např. budování spodní stavby železničního nebo silničního spodku) již bude součástí příslušných SO silnic nebo železničního spodku - (tak aby byly zajištěny potřebné parametry únosnosti budovaných konstrukcí nového tělesa). V ostatních místech bude provedeno ubourání na potřebnou úroveň a zásypy provedeny v rámci SO demolice až na úroveň budoucího terénu.

Stávající studny a žumpy, které byly zjištěny ze zaměření a archivní dokumentace jsou předmětem demolice. Před započítáním demolice se musí žumpy, usazovací nádrže, jímky, šachty a žlaby odčerpat a následně dezinfikovat. Materiál bude roztříděn dle ekologické závadnosti a odvezen na určené skládky.

Demolice jsou v rámci stavby rozděleny do těchto tří stavebních objektů:

### **SO 35-34-60 Demolice, Jižní Předměstí**

Demolice č. 109 - objekt v km 351,150

### **SO 36-34-60 Demolice, Skvrňany**

Demolice č. 120 – bouda na dvoře sokolovny

Demolice č. 121 – garáž u sokolovny, Emingerova č.p.308/1, Plzeň

Demolice č. 122 – objekt letních šaten u sokolovny Emingerova č.p.308/1, Plzeň

Demolice č. 122a – zastřešení nástupiště v km 112,680

Demolice č. 123 – garáž ve dvoře, Emingerova č.p.232/6

Demolice č. 127 – objekt skladu, Emingerova ul. 8/236

Demolice č. 128 – objekt dílny, Emingerova ul. 8/236

Demolice č. 129 – obytný dům, Emingerova ul. 14/248

Demolice č. 130 – obytný dům, Emingerova ul. 16/250

Demolice č. 131 – obytný dům, Na pile č.p.249/4

Demolice č. 132 – obytný a firemní dům, Na pile č.p.231/6

Demolice č. 133 – firemní dům, Domažlická ul. č.p.224/21

Demolice č. 134 – buňka ve dvoře, Domažlická ul., p.p.č. 9030/1

Demolice č. 135 – buňka ve dvoře, Domažlická ul., p.p.č. 9040/1

Demolice č. 136 – garáž ve dvoře, Domažlická ul., p.p.č.9040/1

Demolice č. 137 – objekt ve dvoře, Domažlická ul. 15

Demolice č. 138 – objekt ve dvoře, Domažlická ul.15

Demolice č. 139, 140 – objekty ve dvoře, Domažlická ul.15

Demolice č. 141 – obytný dům, Domažlická ul. č.p.154/15

Demolice č. 142 – domek ve dvoře, Domažlická ul. 13

Demolice č. 143 – pekařství, Domažlická ul. 13/182

Demolice č. 144 – kůlna ve dvoře, Domažlická ul. 13

Demolice č. 145 - obytný a firemní dům, Domažlická ul., č.p.191/11

Demolice č. 146 – domek, Emingerova ul., p.p.č.9047/2

Demolice č. 147 – garáž, Emingerova ul., p.p.č.9047/2

Demolice č. 148 – firemní dům, Emingerova ul., č.p.228/ 4

Demolice č. 149 – firemní dům, Emingerova ul., č.p. 232/6

Demolice č. 150 – firemní dům, Emingerova ul., č.p. 232/6 *objekt po případné rekolaudaci na nebytové prostory není nutné demolovat*

Demolice č. 151 – dům, Emingerova ul. č.p.265/20 *objekt po případné rekolaudaci na nebytové prostory není nutné demolovat*

Demolice č. 152 – sklad, Emingerova ul. *objekt bude ubourán pouze o cca 5m, pokud toto dovolí jeho konstrukce a ukončen novým štítem*

Demolice č. 153 – objekt, Emingerova ul. na p.p.č.9017

Demolice č. 154 – objekt ve dvoře, Emingerova ul. 20

Demolice č. 155 – firemní dům ve dvoře, Domažlická ul.25

Demolice č. 156 – dům, Domažlická ul., č.p. 256/25

Demolice č. 157 – objekt, Domažlická ul. na p.p.č.9026/1

Demolice č. 158, 159 – objekty, Domažlická ul. na p.p.č.9026/1

Demolice č. 159a – objekt Emingerova 246/18

Demolice č. 160 – garáže, Domažlická ul.

Demolice č. 161 – garáže a dílna, Domažlická ul.

Demolice č. 162 – obchod Barvy laky, Domažlická ul.

Demolice č.163 – firemní dům, Domažlická ul.  
Demolice č.164 – objekty v autobazaru, Domažlická ul.  
Demolice č.165 – areál sběrných surovin u Domažlické ul.  
Demolice č.166 – 3 plechové boudy na stavebním dvoře Emingerova ul.,  
Demolice č.167 – objekt u přejezdu, Domažlická ul., km 112,970  
Demolice č.168 – domek zab. zař. v km 113,066  
Demolice č.169 – domek býv. zastávky v km 113,085  
Demolice č.171 – bouda na dvoře Domažlická 25, vedle demolice č.155  
Demolice č.172 – plechová garáž na dvoře Domažlická 25, vedle dem. č.155  
Demolice č.176 – objekt soc. zařízení v km 112,500  
Demolice č.177 – objekty v prostoru čističky

### **SO 298-34-60 Demolice, Domažlická**

Demolice č.301 – bývalý obytný dům č. 194/15, ul. Na pile  
Demolice č. 302 – bývalý obytný dům č. 201/13, ul. Na pile  
Demolice č. 303 – bývalý obytný dům č. 266/25, ul. Na stráních  
Demolice č. 304 – garáž u č. 266/25, ul. Na stráních  
Demolice č. 305 – objekt ve dvoře u č. 27, ul. Na stráních  
Demolice č. 306 – obytný dům č. 27, ul. Na stráních  
Demolice č. 307 – objekt v zahradě u č. 29, ul. Na stráních  
Demolice č. 308 – obytný dům č. 29/401, ul. Na stráních  
Demolice č. 309 – garáž u č. 29, ul. Na stráních  
Demolice č. 315 – objekt v zahradě, ul. Na výspě  
Demolice č. 316 – garáž v ul. Na výspě  
Demolice č. 319 – objekt v zahradě  
Demolice č. 319a – objekty v zahradě  
Demolice č. 335 – objekty v zahrádkách  
Demolice č. 336 – objekty v zahrádkách  
Demolice č. 337 – garáž  
Demolice č. 338 – garáž  
Demolice č. 339 – kůlna  
Demolice č. 340 – kůlna v zahrádkách  
Demolice č. 341 – kůlna v zahrádkách  
Demolice č. 342 – kůlna v zahrádkách  
Demolice č. 343 – domek na parcele: č.e. 114  
Demolice č. 344 – zděná kůlna  
Demolice č. 345 – zděná kůlna  
Demolice č. 349 – opravárenský objekt f. Akvagast  
Demolice č. 350 – objekt na dvoře firmy Akvagast  
Demolice č. 351 – objekt na dvoře firmy Akvagast  
Demolice č. 352 – kolektor v km 0,910  
Demolice č. 359 – objekt v průmyslovém dvoře  
Demolice č. 360 – objekt na dvoře firmy Akvagast  
Demolice č. 361 – Objekt u váhy  
Demolice č. 362 – Objekt bývalých váh  
Demolice č. 363 – Základ billboardu

## **E.3.1 Trakční vedení**

Úpravy trakčního vedení sledují úpravy železničního spodku a svršku, úpravy komunikací a mostů. Rozsah úprav TV navazuje na realizovanou stavbu „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“, 1. etapa.

V uzlu Plzeň a navazujících elektrizovaných tratích je trakční proudová soustava jednofázová střídavá s napětím 25kV 50Hz.

Stávající trakční vedení je v provozu od roku 1968 v původním stavu s některými pozdějšími zásahy při realizaci navazujících elektrizací tratí a při stavbách závěsných optických kabelů. Stav trakčního vedení odpovídá věku a technologickému způsobu provedení v době realizace. S ohledem na rozsah úprav železničního spodku a svršku, úprav mostních objektů a s ohledem na stáří a stav stávajícího trakčního vedení je nutné řešit nové trakční vedení v celém rozsahu stavby. Výchozí stav pro napájení TV je stav po realizované stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ 1. etapa. Připojení TT Doudlevice pro napájení TV je kabelovým vedením a prostřednictvím trakčního vedení klatovské trati. Toto řešení z doby elektrizace trati Plzeň- Klatovy již neumožňuje plnit spolehlivé napájení.

Nové trakční vedení vychází ze "Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě" z předpisů a norem. Elektrická trakční soustava AC 25 000 V, 50 Hz

### **Napájení a dělení trakčního vedení:**

Navržená schémata napájení a dělení TV jsou v souladu s jednotnou koncepcí stanovenou pro cílový stav napájení uzlu Plzeň. Je zpracovaná koncepce konečného stavu napájení, podle které bude napájecí stanice Doudlevec připojena do uzlu 4 napáječi a jeden stávající napáječ zůstane ve směru Klatovy. SpS Plzeň Jižní předměstí bude spojoval 2 napájecí stopy (Praha eventuálně Č. Budějovice) se 2 napájecími stopami Cheb (NS Vranov).

Neutrální pole TV pro oddělení úseků trakčního vedení je zřízeno nově v místě připojení spínací stanice Plzeň Jižní předměstí žkm 351,160. Výjezd z neutrálních polí je umožněn uvedením neutrálního pole pod napětí pomocí úsekových odpojovačů.

**Rozsah zatrolejování** je určen na základě dopravní technologie takto:

511,512, směr Praha – Cheb v celé délce,  
501,502 směr Domažlice po elektrické dělení km 105,45

**Situování podpěr TV** je navrženo předběžně v koordinační situaci a bude upřesněno v dalším stupni dle předaných kolejových podkladů v souladu se vzorovou dokumentací TV sestavy „S“.

### **Stožáry TV:**

Stožáry jsou navrženy typové, svorníkového provedení schválené k použití u SŽDC.

### **Závěsy TV**

- ve stanicích na branách se směrovými lany a v případech rozdílných výšek úrovní TK závěsy na svislých izolovaných konzolách typu SIK a šikmé izolované otočné konzoly,
- na širých tratích na individuálních stožárech šikmé izolované otočné konzoly, v případě použití bran (např. v zastávkách) závěsy na svislých izolovaných konzolách typu SIK.

**Přídavné lano** není navrženo.

### **Přístroje:**

Odpojovače dálkové a ústředně ovládané schváleného typu. Odpínač pro připojení napájecí a spínací stanice, je konstrukce shodné s odpojovačem doplněný vakuovou komorou schváleného typu.

### **Demontáže TV**

V rozsahu dále popsaných SO je zahrnuta demontáž stávajících nepotřebných stožárů a základů s ohledem na řešení nového železničního svršku a spodku minimálně do hloubky 1,0m pod úroveň terénu.

### **Úpravy trakčního vedení jsou rozděleny na následující stavební objekty:**

#### **SO 35-35-01 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, trakční vedení**

náplní jsou úpravy TV od km 350,800 (km105,2) do km 351,060 (105, 500).

#### **SO 35-35-02 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, úprava připojení SpS na TV**

Stavební objekt zahrnuje nové kabelové vedení pro připojení SpS Jižní předměstí na trolejová vedení pro 2 napaječe směr Plzeň a 2 napaječe směr Stříbro /TNS Vranov/ připojené za nová neutrální pole TV v km 351,160.

#### **SO 36-35-01 Plzeň -Skvrňany, trakční vedení**

stavební úpravy zahrnují stavbu stožárů TV od km 105,500 do km 107,800, stožáry TV jsou umístěny podle jedné koleje domažlické trati. Do doby elektrizace trati budou stožáry využity pro napájecí vedení navržené v SO 36-35-02.

#### **SO 36-35-02 Plzeň -Skvrňany, připojení transf. na trakční vedení**

SO řeší vzdušné jednofázové napájecí vedení 25kV pro připojení transformátoru zabezpečovacího zařízení a EOv od km 105,500 vedené od km 107,800 Napájecí vedení bude zavěšeno typovými závěsy na trakčních stožárech SO36-35-01.

#### **SO 36-35-03 Plzeň - Křimice, úprava trakčního vedení**

Stavební objekt řeší úpravy TV od km 350,060 do km 352,140 včetně zřízení nového neutrálního pole TV km 351,120 pro elektrické oddělení úseků napájených z různých fází pro připojení SpS Jižní předměstí.

#### **SO 36-35-30 Plzeň - Křimice, provizorní úpravy ZOK – ČDT**

Stavební objekt zahrnuje úpravy optického kabelu zavěšeného na stávajících podpěrách TV během stavby tak, aby byl zachován jeho provoz do doby zprovoznění nového zemního OK.

**SO 298-35-01 Domažlická ulice, úprava trakčního vedení trolejbusu**

Stavební objekt zahrnuje úpravy TV trolejbusu pro oba směry na přeložce silnice. Koncepce trolejových vedení vychází z požadavků provozovatele hromadné dopravy (PMDP) pro dotčenou lokalitu. Stožáry TV na přeložce Domažlické ulice budou dimenzovány i pro instalaci nového pouličního osvětlení.

**E.3.4 Ohřev výměn****SO 35-36-02 Zast. Plzeň jižní předměstí, EOVS**

V rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ je na novém kolejišti instalován elektrický ohřev výhybek za účelem zajištění sjízdnosti hlavních a předjízdových vlakových cest. Napájení EOVS je provedeno z trakčního vedení 25kV 50Hz pomocí 2ks transformoven.

V předmětné stavbě je uvažováno od km 359,796 s rekonstrukcí kolejiště. Před zahájením rekonstrukce kolejiště se provede demontáž stávajícího EOVS na dotčených výhybkách vč. stáv. transformovny 25/0,4kV. Ovládání EOVS instalovaného ve stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ se provede pomocí optického kabelu (součást sděl. zařízení) z nového technologického objektu (součást stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví,“), který bude situován v trianglu Žst. Plzeň hl.n..

**SO 36-36-03 Plzeň, obvod Nová Hospoda, EOVS**

Na novém kolejišti je navržen elektrický ohřev výhybek za účelem zajištění sjízdnosti hlavních a předjízdových vlakových cest.

Napájení EOVS je uvažováno z nově vybudované transformovny 25/0,4kV napojené na TV se sekundárním vinutím pro napájení EOVS a pro napájení zab. zař. Z této transformovny budou napájeny topné soupravy na výhybkách č. 513, 514.

Záložní napájení objektu RZZ se provede samostatnou přípojkou z distribučního rozvodu ČEZ (přípojku řeší SO 36-36-05).

**E.3.6 Rozvody VN, NN osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů****SO 35-36-01 Zast. Plzeň jižní předměstí, úprava rozvodu nn a osvětlení**

V rámci stavby „Plzeň průjezd uzlem ve směru III. TŽK“ bylo realizováno osvětlení v rozsahu nového kolejiště a nástupišť. Osvětlení kolejiště je provedeno pomocí svítidel osazených na trakčních stožárech a osvětlení nástupišť je realizováno pomocí sklopných stožárků.

V rámci předmětné stavby se zajistí dálkové ovládání osvětlení přes optický kabel z nového technologického objektu (součást stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví,“), který bude situován v trianglu Žst. Plzeň hl.n..

Dále se provede demontáž stávající osvětlovacích stožárů Ž12 v rekonstruované části kolejiště.

**SO 35-36-03 Zast. Plzeň jižní předměstí, DOÚO**

V rámci rekonstrukce trakčního vedení bude v prostoru SpS Plzeň Jižní předměstí instalováno 14ks nových odpojovačů s motorovým pohonem.

Nové motorové pohony odpojovačů se napojí ze stávajícího ovládacího pultu ze stáv. SpS Plzeň jižní předměstí. Stávající ovl. pult byl osazen ve spínací stanici v rámci stavby Optimalizace trati Plzeň – Stříbro.

**SO 36-36-01 Zast. Plzeň Skvrňany kabelový rozvod nn a osvětlení**

Stávající zastávka bude zrušena z důvodu směrových úprav kolejiště. V rámci stavby je navržena nová Zast. Plzeň Skvrňany. Pro novou zastávku v rámci úprav vedení ČEZ Distribuce a.s. bude realizována přípojka nn. (řeší SO 36-36-04)

Osvětlení nástupišť se provede pomocí parkových osvětlovacích stožárků.

**SO 36-36-05 Podchod v km 106,673 trati Plzeň - Domažlice, zast. Skvrňany, osvětlení**

Na nově budované Zast. Skvrňany je uvažováno s novým podchodem s výstupy na nástupiště. Osvětlení podchodu se provede zářivkovými svítidly, která se napojí na stykačové vývody z rozvaděče zastávky (součást SO 36-36-01).

Návrh osvětlení bude vycházet z rozhodnutí Komise evropských společenství o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10.



**SO 36-36-08 Plzeň, obvod Nová Hospoda, přípojka NN ČEZ pro SSZ v km 107,775**

Přípojka NN bude sloužit pro záložní napájení nově budovaného zab.zař. v rámci „PS 35-21-03 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, SZZ“ základní napájení je z TV (viz SO 36-36-03). Přípojka se ukončí v novém elektroměrovém pilíři, který bude situován u parcely 2618/8.

**SO 36-36-02 Plzeň, obvod Nová Hospoda, DOÚO**

V rámci rekonstrukce trakčního vedení bude na Zast. Plzeň Skvrňany instalován 1ks odpojovače s motorovým pohonem. Jedná se o odpojovač, který je osazen v km 107,775. Nový motorový pohon odpojovače se napojí z nového ovládacího pultu DOÚO osazeného v objektu RZZ. (km 107,775). V ovládacím pultu je uvažováno s rezervou pro odpojovače 13A a 13B (výhled elektrizace trati směr Domažlice).

**E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí**

Ukolejnění je navrženo v souladu s ČSN 34 1500, ČSN 34 1530, ČSN EN 50 122-1 a ČSN EN 50 122-2.

Ukolejnění stožárů TV a ostatních vodivých konstrukcí je navrženo zásadně individuální s použitím opakovatelných průrazek. V místech bez kolejových obvodů se provede přímé ukolejnění trakčních stožárů.

Ukolejnění je náplní těchto stavebních objektů

- *obvod Jižní předměstí*

SO 35-35-21 ŽST. Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, ukolejnění vodivých konstrukcí

- *přesmyk tratí Plzeň - Domažlice a Plzeň - Cheb*

SO 36-35-21 Plzeň - Křimice, ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 36-35-22 Plzeň - Skvrňany, ukolejnění vodivých konstrukcí

bezpečnosti železničního provozu. Ve stavbě dále dojde k úpravě trakčního vedení.

**VI. Organizace výstavby*****Obecné podmínky a zásady organizace výstavby***

Činnost na staveništi bude probíhat na základě předem stanovených postupů a výluk kolejí a troleje. Navrhovaným postupům výstavby odpovídá návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu. Organizace rekonstrukce kolejí je založena na zachování jednokolejného železničního provozu v traťovém úseku Plzeň – Křimice s tím, že v sousedních traťových úsecích je dvoukolejný (platí pro trať Plzeň – Cheb). Na trati Plzeň – Domažlice a vlečkách ŠKODA INVESTMENT a. s./Inter Bohemia bude docházet k úplnému vyloučení provozu (viz dále)

Při přestavbě přesmyku nebudou v sousedních stanicích (Vejprnice, Plzeň Křimice, střední a východní část Plzeň hl. n.) prováděny rekonstrukce.

Doba trvání jednotlivých výluk je navržena dle objemu prací a s ohledem na zachování nezbytného železničního provozu. V nepřetržitých výlukách kolejí jsou zahrnuty také práce na rekonstrukci dalších objektů a zařízení, zejména mostů, TV a sdělovacím a zabezpečovacím zařízení v příslušném úseku. Délky výluk jsou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací.

Přerušení provozu (nickolejný provoz) bude kromě rekonstrukcí kolejiště potřebné i při zkouškách trakčních a zabezpečovacích zařízení před zahájením provozu. V těchto případech bude realizováno pouze ve vlakových pauzách.

Tyto práce, které vyžadují výluky kolejí, je třeba v maximální míře organizovat v nočních hodinách a o sobotách a nedělích, protože v těchto dobách je možno využít delších pauz mezi pravidelnou dopravou.

Pro průjezd vlaků po nevyloučené koleji podél staveniště vyloučené koleje se navrhuje rychlost 40 km/h.

***Optimální doba výstavby, termíny stavby, etapy výstavby***

Na základě rozhodnutí investora stavby SŽDC, Stavební správa Praha, byla stanovena realizace této stavby na roky 2017 – 2018.

Celá tato stavba je rozdělena na sedm postupů výstavby (uvedeny s rozhodujícími stavebními činnostmi):

**1. postup:**

- provisorní přeložka domažlické trati v prostoru přesmyku,
- demolice objektů v ulicích Emingerova, Na pile, Na stráních,
- zahájení stavby přeložky silnice I/26 a navazujících komunikací,
- propustek v km 113,580 (kanalisace), vytvoření základové spáry navazujícího násypu.

**2. postup:**

- rekonstrukce mostu Břeňkova,
- provisorní přeložka domažlické trati v prostoru Jižního předměstí,
- stavba přeložky silnice I/26,
- zahájení těžby v zářezu km 113,25 – 114,00 a zřizování násypu nad propustkem v km 113,874,

**3. postup:**

- stavba definitivní koleje 502 v prostoru Jižního předměstí a koleje 2 mezi zastávkou Plzeň-Skvrňany a budoucí výhybkou odbočky Nová Hospoda,
- dokončení přeložky silnice I/26

**4. postup:**

- provizorní propojení kolejí 502/2 trati Plzeň – Domažlice,
- uvolnění vlečkového mostu nad tratí Plzeň – Cheb

**5. postup:**

- stavba nového vlečkového mostu přes chebskou trať,
- snesení původní domažlické trati v úseku přesmyk – odbočka Nová Hospoda,
- dokončení komunikací u VII. brány ŠKODA INVESTMENT

**6. postup:**

- dokončení nového vlečkového mostu přes chebskou trať,
- definitivní koleje 501/1 trati Plzeň – Domažlice,
- stavba nového vlečkového propojení ŠKODA INVESTMENT,
- rekonstrukce koleje 511/1 trati Plzeň – Cheb.

**7. postup:**

- definitivní koleje 502/2 trati Plzeň – Domažlice,
- rekonstrukce koleje 512/2 trati Plzeň – Cheb.

Nezávisle na výše uvedených stavebních postupech je možno kdykoli během stavby provést úpravu napájení z TT Doudlevice.

začátek stavby: km 111,350 trati (Praha) – Plzeň – Furth im Wald (kolejově)/km 350,770 trati (Wien FJB) – Plzeň – Cheb

konec stavby: km 114,460 trati (Praha) – Plzeň – Furth im Wald (kolejově)/km 352,180 trati (Wien FJB) – Plzeň – Cheb

délka stavby: 3,11 km trati Plzeň – Furth im Wald/1,41 km trati Plzeň – Cheb (kolejově)

**Obecný sled prací**

- přeložky inženýrských sítí (budou probíhat po celou dobu výstavby)
- výstavby základů a stožárů TV
- montáž provizorních a definitivních technologických zařízení (bude probíhat po celou dobu výstavby)
- v jednotlivých postupech:
- demontáž železničního svršku
- demontáž mostů
- sanace železničního spodku
- odvodnění systémem tratívodů

- výstavba mostů a nástupišť
- demontáž a montáž TV
- pokládka nového železničního svršku
- demontáž starých stožárů a základů TV

## VII. Připomínky

Na základě projednané přípravné dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace včetně dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013
- 3) Dodržení kromě jiného příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
- 4) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky všech legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví.
- 5) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska
- 6) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který bude uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 7) Zhotovitel zajistí členění projektu stavby podle směrnice SŽDC č.11/2006 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů nebude měnit.
- 8) Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby byla kompletním podkladem pro stavební řízení. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby a vyjádření Odboru životního prostředí Magistrátu města Plzně a KHS.
- 9) V dalším stupni dokumentace projektant zohlední kromě jiného (pokud to technické řešení stavby umožní) připomínky ÚKRMP k přípravné dokumentaci specifikované ve vyjádření z 3.6.2013 (zn. ÚKRMP/0326/2013).
- 10) Zhotovitel bude respektovat možnosti vybudování zařízení staveniště, přístupové cesty na staveniště, možnosti zajištění energetických a jiných síťových přípojek, potřebných pro zajištění realizace stavby uvedené v části B.12 přípravné dokumentace.
- 11) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu

## VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení. Vyjádření dotčených orgánů, majitelů nemovitostí a správců sítí obdržena v rámci projednávání původní PD a nedotčená změnou ÚR budou aktualizována v dalším stupni projektové dokumentace.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) doporučuje schválit přípravnou dokumentaci stavby  
**„Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati.“**
- b) doporučuje stanovit závazné ukazatele stavby:
  - celkové limitní náklady stavby
  - kapacitní údaje
- c) doporučuje uložit splnění připomínek,  
uvedených v kapitole III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Vladimír Suchý, č.t. 972 524 387

V Plzni dne 21.11.2013

Ing. Pavel Paidar  
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň  
Stavební správy západ