



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

### ČISTOPIS 09/2020

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:		Korespondenční adresa:		
 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>		<b>Správa železnic, s. o.</b> <b>Stavební správa západ</b> <b>Sokolovská 278/1955</b> <b>190 00 Praha 9</b>		
Investor, objednatel:		Korespondenční adresa:		
 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>		<b>Správa železnic, s. o.</b> <b>Stavební správa západ</b> <b>Sokolovská 278/1955</b> <b>190 00 Praha 9</b>		
METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 gen. ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 <b>METROPROJEKT</b>		Souprava číslo:
HIP: Ing. Václav Křivánek tel.: +420 296 154 330	Podpis: 	Název a účel díla:		
Specialista profese: Ing. Miroslav Halama	Podpis: 	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)		
Stupeň: DUR				
Zpracovatelské středisko: S-60 tel.: +420 296 154 247	Název části díla:	SOUHRNNÁ ČÁST ORGANIZACE VÝSTAVBY		B B.12
Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal	Podpis: 			
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama	Podpis: 			
Vypracoval: Hana Ranochová	Podpis: 	Název přílohy:		Číslo desek:
Kontroloval: Ing. Miroslav Halama	Podpis: 	Technická zpráva		Číslo příl.:
Skart. znak: V20/2041	Datum: 09/2020			100
Počet formátů: 31x A4	Měřítko: -	IČD:	17	7062
			02	12
			01	00

**Obsah:**

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Identifikace stavby .....	3
1.2 Identifikace investora a projektanta .....	3
1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati.....	4
<b>2. DOPRAVNÍ TRASY .....</b>	<b>4</b>
2.1 Úvodem .....	4
2.2 Železnice .....	5
2.2.1 Plochy a koleje.....	5
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti .....	6
2.3 Komunikace .....	6
2.3.1 Komunikace souhrnně .....	6
2.3.2 Veřejné zpevněné komunikace .....	7
2.3.3 Cesty, účelové a staveništní komunikace.....	7
2.3.4 Obecné zásady pro komunikace .....	8
2.3.5 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy .....	8
2.3.6 Provizorní přechody a provizorní nástupiště.....	10
<b>3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>11</b>
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	11
3.2 Základní zařízení staveniště a mezideponie.....	12
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	12
3.2.2 Montážní základna (MZ) .....	13
3.2.3 Recyklační stanice (RS).....	13
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště .....	14
3.3.1 Tabulka ZS .....	14
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště .....	16
3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP .....	17
3.5 Ochranná pásma.....	19
3.6 Dílčí zařízení staveniště.....	21
3.6.1 Stavební úsek 22 – N.Hospoda-Vejprnice.....	21
3.6.2 Stavební úsek 23 – žst.Vejprnice .....	23
3.6.3 Stavební úsek 24 – Vejprnice-Nýřany .....	23
3.6.4 Stavební úsek 25 – žst.Nýřany.....	27
3.6.5 Stavební úsek 26 – Nýřany-KÚ .....	29

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Identifikace stavby

Název akce:	Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo)
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901
Stupeň dokumentace:	<b>Dokumentace pro územní rozhodnutí</b> , v rozsahu dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v aktuálním znění (vyhláška č. 405/2017 Sb., příloha č. 3 - Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy)
Charakter stavby:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby	Stavba dráhy
Umístění stavby:	Kraj: Plzeňský Okres: Plzeň-město, Plzeň-sever, Plzeň-jih Obce s rozšířenou působností: Plzeň Obce: Hostivice, Jeneč, Dolany, Pavlov, Malé Přítočno, Velké Přítočno, Pletený Újezd, Dobrovíz, Červený Újezd
Katastrální území:	Skvrňany (722596), Vejprnice (777552), Tlučná (767557), Nýřany (708496), Úherce u Nýřan (791946), Zbůch (791954), Týnec u Chotěšova (653217)
Hlavní řešená trať:	celostátní ostatní: - součást sítě TEN-T - dle JŘ č.180 Plzeň-Domažlice-Furth im Wald - dle TÚ č.0301 Plzeň-Jižní předměstí-Č.Kubice st.hr. - dle GVD č.712A Plzeň-Jižní předměstí-Č.Kubice st.hr.-(Furth im Wald) - jednokolejná, neelektrifikovaná
Přípojná trať:	regionální: - dle JŘ č.181 Nýřany-Heřmanova Huť - dle TÚ č.0311 Nýřany (mimo)-Heřmanova Huť (včetně) - dle GVD č.712B Nýřany-Heřmanova Huť - jednokolejná, neelektrifikovaná
Traťový úsek:	Plzeň-Skvrňany (mimo) – Nýřany – Zbůch (mimo)
Dopravní a zastávky:	stanice: Vejprnice, Nýřany zastávka: Tlučná odbočka: Nová Hospoda

### 1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa	Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
HIS	Ing. Marcela Domanická
Generální projektant:	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1620/26, 170 00 Praha 7
HIP	Ing. Václav Křivánek
Část dokumentace:	Organizace výstavby (OV), B.12, příl.100 Technická zpráva
Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969) tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz
Vypracoval:	Ing. Miroslav Halama, Hana Ranochová

## 1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati

Hlavní specifika stavby jsou:

- modernizace (resp. rekonstrukce) jednokolejné trati v délce cca 12,46 km vč. stanic a napojení v nové odbočce,
- rekonstrukce (přestavba) průjezdné žst. Vejprnice a odbočné žst. Nýřany (v obou mimoúrovňový přístup k nástupištím),
- rekonstrukce dvoukolejného úrovněvého přejezdu na plzeňském zhlaví žst. Nýřany jednokolejným, silnice II/203,
- plná elektrizace řešeného úseku střídavou soustavou 25kV 50Hz vč. ukolejnění s napojením na výhledově elektrizovanou přípojnou trať směr Heřmanova Huť,
- technologie výstavby ve dvou etapách za plné výluky s dělením provozu v žst. Nýřany,
- zajištění provozu vlečky Kontejnerového terminálu s minimální výlukou.
- rušení přejezdu P603 ev. km 122,722 žst. Nýřany a nahrazení podchodem s možným průjezdem úklidových vozů

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové zabezpečovací zařízení 3.kategorie v žst. typu Elektronické stavědlo (ES) a v trati typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK) a přeložky nebo ochrany nedrážních sdělovacích (9 ks) a silnoproudých kabelů (11 ks),
- technologie DŘT, silnoproudé technologie TS pro napájení EOv a zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO,
- četné přeložky příp. ochrany potrubních vedení dosahujících u vodovodních 11 ks (DN až 400), u kanalizačních 8 ks vedení (DN až 1200), u plynovodů 8 ks velikosti až DN 300,
- kompletní rekonstrukce a novostavba železničního spodku a svršku vč. novostaveb nástupišť (ve stanicích 1 ks ostrovního a 3 ks vnějších; na zastávce 1 ks vnějšího),
- železniční přejezdy 9 ks (5 rekonstruované, 4 zrušené, 1 nový vlečkový),
- železniční mosty 12 ks (3 nové podchody, 9 rekonstruovaných),
- železniční propustky 13 ks (rekonstruované).

## 2. DOPRAVNÍ TRASY

### 2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro modernizaci (rekonstrukci) trati Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo) je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu nepoužitelné. Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště modernizovaného (rekonstruovaného) úseku.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 :10 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními 1 : 2 000.

Základní síť silnic a ostatních komunikací je předmětem této dokumentace k Územnímu rozhodnutí (DÚR). V úrovni Projektu stavby ke Stavebnímu povolení (DSP) bude jen drobně doplněna a upřesněna zejména v oblasti staveništních komunikací a přístupů k trati či do kolejíště.

## 2.2 Železnice

### 2.2.1 Plochy a koleje

Využitelnost ploch a kolejí souhrnně. Klíčové možnosti v dosahu optimalizací řešeného úseku se týkají obou nácestných stanic včetně dvou dopraven směr Domažlice (výh.Chotěšov a žst.Stod). Stavba je rozdělena na 2 úseky, které jsou v rámci výstavby navrženy časově za sebou. Tento postup dává dodavatelům určité možnosti využití drážních ploch a kolejíšť po celou dobu výstavby.

Pro stavební část to znamená, že během výstavby „1.úseku, odb.N.Hospoda (mimo) - žst.Nýřany, 1.část (vč.)“, lze pro stavbu využít stavbou nedotčenou 2.část žst.Nýřany a obě dopravní výh.Chotěšov a žst.Stod.

Podobně pak během výstavby „2.úseku, žst.Nýřany, 2.část (vč.)-zast.Zbůch (mimo)“, lze využít nejen dokončenou žst.Vejprnice a 2.část žst.Nýřany, ale opět i obě dopravní výh.Chotěšov a žst.Stod.

Ve výh.Chotěšov (dopravná mimo stavební část optimalizace kolejově ve vzdálenosti od žst.Nýřany necelých 7 km) jsou pro možnost deponie, zejména stavebního materiálu, celkem tři nezpevněné plochy – první podél kol.č.3 velikosti cca 4 x 500 m (2000m<sup>2</sup>), na stejné straně kolejíště, oddělené od koleje nezpevněnou účelovou komunikací, je ve směru staničení plocha cca 10 x 400 m (4000m<sup>2</sup>) a za VB plocha cca 13 x 60 m (780m<sup>2</sup>); obě plochy jsou zatravněné a pro plné využití s nutností drobného výřezu křovin.

Během optimalizace je možné v rámci kolejíště stanice pro stavbu (zejména odstavení kolejové mechanizace) možno využít následující koleje:

- průjezdná kolej č.3 (délky cca 650m),
- průjezdná kolej č.2 (délky cca 740m).

V žst.Stod (stanice mimo stavební část optimalizace kolejově ve vzdálenosti od žst.Nýřany cca 12 km) jsou ve stávajícím stavu vlevo podél kolejíště (podél manipulační kol.č.5) tři zpevněné, většinou asfaltové, plochy – první o velikosti cca 15 x 60 m (900m<sup>2</sup>), druhá cca 20 x 40 m (800m<sup>2</sup>) a třetí cca 18 x 35 m (630m<sup>2</sup>). Vlevo, na konci stanice, podél domažlického zhlaví, je na zatravněném pozemku SŽDC možné využít plochu o velikosti cca 8 x 30 m (240m<sup>2</sup>). Na opačné straně kolejíště od VB je podél krajní manipulační koleje k dispozici drážní pozemek ČD o velikosti cca 10 x 120 m ;

Během optimalizace je možné v rámci kolejíště stanice pro stavbu (zejména odstavení kolejové mechanizace) možno využít následující koleje:

- průjezdná manipulační kol.č.5 (délky cca 190m)
- průjezdné manipulační koleje č.6, 8 10 (délky 260, 260 a 320m) a kusá (dl. cca 80m).

Žst.Vejprnice bude svými plochami a částečně kolejíštěm k dispozici až ve 2.Etapě. Stanice je od žst.Nýřany v kolejové vzdálenosti necelých 6 km. Pokud dodavatel uzná za vhodné, z 1.Etapy optimalizace bude mít v rámci stanice (vpravo podél kolejíště) dvě plochy Montážní základny (870 a 680m<sup>2</sup>) a dvě plochy klasického ZS (420 a 820), všechny nezpevněné. Po optimalizačních úpravách zůstane z kolejového uspořádání k dispozici kusá kolej užitné délky 90m.

Mezi obcí Tlučná a městem Nýřany jsou v rámci optimalizace trati navrženy tři významné plochy ZS. Jedná se o var.2 HZS (2600m<sup>2</sup>) a dvě varianty (1-3300m<sup>2</sup> a 2-2660m<sup>2</sup>) Recyklační základny. Tyto plochy lze pro 2.Etapu využít z 1.Etapy.

Žst.Nýřany je pro 1. i 2.Etapu využitelná především plochami v Nákladovém obvodu určenými jako var.1 pro HZS (1080m<sup>2</sup>) a jako var.2 pro Montážní základnu (2400m<sup>2</sup>). Během 1.Etapy jsou kolejově využitelné stávající „půlené“ kusé koleje č.3, 4, 6 a 8 a stávající kusá č.12, pokud nebudou částečně k dispozici manipulaci s kontejnerovými vlaky pro vlečku překladiště. Během 2.Etapy se možnost kolejového využití pro stavbu omezuje na „kusou“ kol.č.2 a 10. „Kusá“ kolej č.6 u ostrovního nástupiště se uvažuje ponechat pro potřeby vlečky Kontejnerového terminálu.

Plochy ZS (včetně ploch Základních a jedné deponie trvalé) jsou přehledně zpracovány v Koordinačních situacích 1:2 000 (přílohy 202 až 204), orientačně jsou pak předloženy v Přehledné situaci 1:10 000 (příl.201). Základní ZS (HZS, RZ, MZ) jsou v několika variantách popsány v kapitole 3.2 Základní zařízení staveniště (viz dále); všechna ZS jsou pak přehledně sumarizovány v kapitole 3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejíště (rovněž viz dále).

## 2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během optimalizace dojde k trvalým uzavírkám vždy částí hlavní a v 2.Etapě i přípojně trati. Níže jsou shrnuty dlouhodobé výluky obou tratí a předložen způsob obsluhy Náhradní autobusovou dopravou (NAD) z pohledu náhrad jednotlivých výlukových ramen, využití silničních tras a umístění nácestných zastávek. Ne vždy je pro náhradu spojů vhodné zajíždět až přímo do stanic a k zastávkám. Jednak by docházelo ke zpoždování náhradní dopravy oproti jízdě vlakem, dále je využití zastávek NAD (ať již veřejných nebo dočasně zřízených) blíže centrálním osídlení (blíže zdroji cestujících) a v mnoha případech není u žel.stanic a zastávek místo, kde by se autobusová doprava mohla otáčet.

Opatření týkající se množství cestujících a z toho plynoucí potřebné kapacitní náhrady (počtu autobusů) jsou upřesněna v části B.2 Dopravní a provozní technologie. Rovněž jsou v B.2 navrženy náležitosti, které se týkají obsluhy nákladní dopravou. V dalším stupni dokumentace (v Projektu stavby v části B.8 DIO) budou níže navrhované a uvedené trasy NAD (kromě silničních omezení, uzavírek a objížděk) rovněž zmíněny a znovu prověřeny.

### Výluky na hlavní trati:

- 1.úsek (1.Etapa) – 28.02.-03.07.2022, 18 týdnů (4 kalendářní měsíce),  
NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany se zastávkami u žst. Plzeň Jižní Předměstí, zast. Plzeň Skvrňany a obcích Vejprnice a Tlučná.
- 2.úsek (2.Etapa) – 04.07.-27.11.2022, 21 týden (5 kalendářních měsíců),  
NAD v úseku žst.Nýřany-žst.Stod se zastávkami obec Zbůch ZŠ a Chotěšov u Stoda.

### Výluky na přípojně trati:

- 2.úsek (2a.Etapa) – 04.07.-28.08.2022, 8 týdnů (2 kalendářní měsíce),  
NAD v úseku Nýřany-H.Huť se zastávkami obec Kamenný Újezd, obec Blatnice u Nýřan, Rochlov, rozc., Kbelany, rozc., obec Hněvice a H.Huť-Vlkýš.

## 2.3 Komunikace

### 2.3.1 Komunikace souhrnně

Pro dopravu materiálu a zařízení bude klíčovou doprava silniční. Komunikace pro stavbu jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

V první kategorii se jedná o dálnice a silnice I. až III.třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace by měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.

Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou většinou zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Třetí kategorií jsou stávající polní příp. lesní cesty, které jsou v drtivé většině nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské příp. lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové, pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest, zpevňované pro potřeby stavby, budou po dohodě investora v zájmu správců nebo uživatelů ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).



### 2.3.2 Veřejné zpevněné komunikace

Dálnice a silnice I.třídy. Pro řešený úsek jsou důležité dvě komunikace. První je dálnice **D5**, druhou silnice **I/26**, které se nejen protínají, ale jsou navzájem propojené v oblasti obce Sulkov (exit 89). I/26 se s řešenou tratí kříží v oblasti Plzeň-Skvrňany, od trati se odklání jižně, silniční dopravu převádí na dálnici D5 a k trati se jako D5 přiklání a kříží mezi obcí Úherce a městem Nýřany.

Páteří silnice II.třídy. Nejdůležitější komunikací pro obsluhu stavby je v úseku Plzeň-Skvrňany až Nýřany silnice **II/203**, která je v některých úsecích silnicí téměř souběžnou s řešenou tratí. Silnice protíná obce Vejprnice, Tlučná a město Nýřany. Mezi obcí Tlučná a městem Nýřany jde kolmo na trať a protíná silnici II/203 silnice **II/180**. Tato silnice jižním směrem kříží a je napojena na exitu 93 na dálnici D5, v obci Zbůch se přibližuje ke konci řešené optimalizace trati a ústí do silnice I/26.

Silnice III.třídy. Pro stavbu jsou důležité v podstatě jen silnice III/2032 a III/18048. **III/2032** propojuje od jihu silnici I/26 s centrem obce Vejprnice, kde kříží řešenou trať. **III/18048** tvoří na severu Nýřan krátké propojení silnice II/180 s ul.Haviřskou křižující plzeňské zhlaví žst.

Místní komunikace. V úseku Plzeň-Skvrňany až Nýřany včetně jsou to zejména místní komunikace, které jako zpevněné veřejné cesty zajišťují propojení k řešené trati. V Plzni jsou to ulice Domažlická, Regensburská a Dopravní; ve Vejprnicích ulice Mírová, Podmostní, Luční, Línská, Tylova, Tyršova, Nádražní a Polní; v Tlučné ulice Línská, K Háječku a U Trati. Ve městě Nýřany jsou to před křížením trati silnicí II/203 ulice Z.Kadeřábkové, Sulkovská, Haviřská, Stará čtvrť, Nádražní, Nerudova, Školní, Železniční; za křížením trati silnicí II/203 ulice U Ohrady, Dr.P.Klementa, K.H.Máchy, Šúlova, Osvobozených politických vězňů a K Humboldce.

### 2.3.3 Cesty, účelové a staveništní komunikace

Cesty. Jsou to většinou nezpevněné komunikace typu polní příp. lesní cesty směřující k trati nebo podél ní, téměř vždy za účelem dostupnosti hospodářských pozemků a na pozemcích obecních. V této stavbě se jedná o následující cesty:

- ze silnice II/203 (ul.Plzeňská) přes brod na Vejprnickém potoce k mostu v ev.km 116,521,
- na kraji Vejprnic ze silnice II/203 (ul.Plzeňská) ke kolejišti plzeňského zhlaví proti směru staničení,
- na kraji Vejprnic ze silnice II/203 (ul.Plzeňská) ke kolejišti plzeňského zhlaví podél celé stanice se zaústěním do ul.Nádražní,
- pokračování ul.Luční z Vejprnic k trati k propustku v ev.km 118,596,
- od mostu v ev.km 115,213 na tři směry podél trati do její úrovně,
- ze silnice II/203 (ul.Hlavní) na začátku Tlučné přes brod na Vejprnickém potoce k trati,
- z Tlučné ze silnice II/203 (ul.Hlavní) přes Vejprnický potok podél zahradnické osady k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.),
- z Nýřan v pokračování ul.Benešova třída podél trati k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.),
- z Nýřan v pokračování ul.Osvobozených politických vězňů k mostu v ev.km 124,422,
- od přejezdu P606 v ev.km 124,882 pod dálnicí D5 směrem k mostu v ev.km 125,378 (Luční p.)
- mezi obcí Úherce a Zbůch, ze které vedou cesty k mostu v ev.km 126,288.

Účelové komunikace. Jsou to komunikace charakteristické pro úsek mezi obcí Úherce podél dálnice D5 do oblasti lokality Humboldka a Mexiko.

Staveništní komunikace. Jak už bylo uvedeno, jsou to zcela nové komunikace vybudované pro přístup na stavbu, které jsou ve většině případů po stavbě zrušené, resp. plocha po nich bude uvedena do původního stavu. Jedná se o tyto komunikace:

- vlevo z ul.Domažlická (I/26) podél trati k začátku optimalizace,
- od mostu v ev.km 115,213 vpravo po směru staničení podél trati do její úrovně,
- od silnice II/203 (ul.Plzeňská) z cesty přes brod na Vejprnickém potoce k trati,
- od silnice II/203 (ul.Hlavní) na začátku Tlučné z cesty přes brod na Vejprnickém potoce k trati proti směru staničení k propustkům v ev.km 119,195 119,680,
- od silnice II/203 (ul.Hlavní) na konci Tlučné k trati proti směru staničení k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.),
- od Nýřan v pokračování ul.Benešova třída na konci polní cesty podél trati proti směru staničení

- k mostu v ev.km 121,449 (Vejprnický p.),  
- vpravo trati mezi mosty v ev.km 124,210 a 124,422  
- od přejezdu P606 v ev.km 124,882 od polní cesty pod dálnicí D5 odbočením k mostu v ev.km 125,378 (Luční potok)  
- od obce Zbůch z polní cesty směr Úherce k propustku v ev.km 126,975.

### 2.3.4 Obecné zásady pro komunikace

Zřízení a úpravy komunikací. Založení staveništních komunikací a úpravy (zpevnění) polních a lesních cest jsou navrženy provádět obecně v tzv. nultých etapách (přípravných pracích) před započatím konkrétních optimalizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům. Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran. Zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati, což je výhodné zejména u dvoukolejných tratí, kde si přístup nevyžádá rušení dopravy v provozované koleji (což bohužel není právě případ této optimalizace trati). Výjimečně je přístup uprostřed kolejiště (týká se větších a kolejově rozsáhlejších železničních stanic, což opět není případ této optimalizace).

Způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů staveniště jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a stanovení optimálního způsobu dopravy bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb a zvyklostí.

Pokud je nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) je pod staveništní komunikací (příp. nájezdovou rampou) zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometrů (uvedena stávající i nová) s poznámkou přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc uvedením obou kilometrů.

Provizorní přejezdy. Pro potřeby stavby, ale zejména zachování silničního provozu jsou v místech stávajících přejezdů (po snesení kolejí) provedeny provizorní úpravy přesypáním šterku a zhutněním jemnozrnné frakce s vyznačením úpravy přejezdu snížením rychlosti na komunikaci na 10 km/h. Pokud přejezd není zrušen a je rekonstruován, je pro trať zřízena ZKPP a nová konstrukce přejezdu uzpůsobena na zatížení komunikace.

Provizorní most pro vlečkovou dopravu. V 1. etapě je nutnost, z důvodu výstavby nového podchodu a minimalizace výluky vlečky V2192, zřízení provizorního mostu. Po tomto mostě bude omezena průjezdná rychlost.

### 2.3.5 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných komunikacích budou v rámci Souhrnných částí dokumentace v části B.13 Dopravní opatření (DO) textově zpodrobněny o upozornění na veřejnou autobusovou dopravu a doplněny o situace. Jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdnych tras) a omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty, zejména však na železničních přejezdech. V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci se pak bude jednat o upozornění ve smyslu značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na těchto komunikacích.

Uzavěry a omezení se týkají:

- **most ev.km 115,213** (propojení ul. Vejprnické-II/203 s lokalitou Nové Hospody směrem do ul.Dopravní, směr ze severu na jih) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdná trasa pod mostem v ev.km 114,388,



- **most ev.km 116,521** (polní cesta z ul.Plzeňské-II/203, směr ze severu na jih, jako přístup k pozemkům za tratí; nutné překonat brod přes Vejprnický potok nebo přístup cca o 400m západně a pak zpět mezi tratí a Pekelným rybníkem), při sanaci nutné zachovat průchod pro cyklo-pěší frekvenci, doporučení na vyloučení silničního provozu; objíždá trasa přes Vejprnice v místě stáv.přejezdu P599 v ev.km 117,860, který bude pro železniční provoz vyloučen, objezd od Plzně ze severu ul.Plzeňská-II/203, ul.Mírová, Tylova, přejezd P599, Tyršova a Studentská,
  - **podchod ev.km 117,230** (pod žst.Vejprnice) uzavření cyklo-pěšího provozu po celou dobu výstavby; obchází trasa pod mostem v ev.km 116,521 nebo v místě P599 v ev.km 117,860,
  - **přejezd P599 v ev.km 117,860** (propojení ul.Tylova s ul.Tyršova, silnice III/2032, směr ze severu na jih) bude po celou dobu výstavby provizorně průjezdný; na konci 1.Etapy zrušen a silniční průjezd nahrazen pod novým mostem v ev.km 118,094,
  - **most ev.km 118,094** (propojení ul.Podmostní s ul.Línská, směr ze severu na jih) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objíždá trasa přes přejezd P599 v ev.km 117,860; pro propojení objíždíky ulicí Nad Dráhou není možné, do ul.Línské nutný objezd ul.Polní ,
  - **přejezdy P600 v ev.km 120,593 a P601 v ev.km 120,627** (propojení obou částí obce Tlučná; ze severu Línská x K Háječku a Línská x Línská-III/2033) krátkodobá omezení (max.do 1 týdne), nutné střídání uzávěr obou přejezdů; objíždá trasa na jižní straně Tlučné ul.K Háječku, ul.Purkyňova, ul.Tyršova, ul.Línská
  - **přechod P602 v ev.km 122,022** (propojení ul.Hlavní v Tlučné s ul.Benešova třída v Nýřanech) v blízkosti stávajícího přechodu nahrazen provizorním přechodem pro cyklo-pěší přes stavbu, po dokončení cyklo-pěší provoz převeden do nového podchodu v n.km 115,983,
  - **přejezd P603 v ev.km 122,722** (propojení Nýřan ul.Havířskou) pro cyklo-pěší provoz bude po celou dobu výstavby nahrazen provizorním přechodem přes stavbu, pro silniční provoz bude provoz, z důvodu rušení přejezdu, ukončen; objíždá trasa ze severu od Plzně z ul.Hlavní na silnici II/180 směr Myslinka, pak odbočení na osadu Pankrác (po silnici III/18048) a nakonec do ul.Havířská do přílehlé průmyslové oblasti k vyloučenému přejezdu. Pro přístup k objektům za novou přeložkou vlečky bude, do doby výstavby nové komunikace a přejezdu P603, zřízená provizorní komunikace s přejezdem.
  - **přejezd P604** (v místě stávajícího přejezdu P604 v ev.km 123,613, propojení ul.Revoluční-II/203) uzavření provozu s vlivem na okolní ulice po celou dobu výstavby;
- objížděné trasy:

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

pro osobní místní dopravu od Plzně propojení z Benešovy třídy do ul.Nerudova, Školní, Železniční a prostřídání buď podjezdem pod tratí v ev.km 124,210 do ul.Šulova nebo pod mostem ev.km 124,422 na Osvobozených politických vězňů,

pro osobní místní dopravu při souběhu uzavírek rekonstruovaných mostů ev.km 124,210 a ev.km 124,422 od Plzně přes ul.Nerudova, Školní, Železniční a lokalitu Mexiko přes (během stavby pro železniční dopravu vyloučený) přejezd P606 ev.km 124,882 a lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce zpět na ul.Revoluční (silnice II/203),

- **most ev.km 124,210** (propojení ul.Železniční s ul. Šulova) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objíždá trasa přes sousední most v ev.km 124,422; při souběhu uzavírky využití objezdu přes lokalitu Mexiko přes (během stavby pro železniční dopravu vyloučený) přejezd P606 ev.km 124,882 a zpět přes lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce na ul.Revoluční (silnice II/203),

- **most ev.km 124,422** (propojení ul.Železniční s ul.Osvobozených politických vězňů) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objíždá trasa přes sousední most v ev.km 124,210; při souběhu uzavírky využití objezdu přes lokalitu Mexiko přes (během stavby pro železniční dopravu vyloučený) přejezd P606 ev.km 124,882 a zpět přes lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce na ul.Revoluční (silnice II/203),,

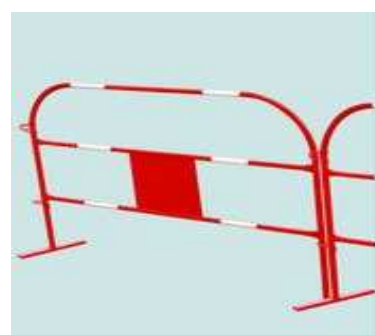
- **most ev.km 126,288** (polní cesta od obce Úherce jako přístup k pozemkům za tratí) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objížděnou trasu je (při vyloučeném provozu po tratí) možné řešit od obce Úherce provizorním přejezdem trati cca ve st.km 126,150 a za tratí zřízením provizorní polní cesty podél tratí ve směru staničení v délce cca 150 m k prostoru rekonstruovaného mostu,

### 2.3.6 Provizorní přechody a provizorní nástupiště

Vzhledem k tomu, že po dobu výstavby je provoz na železniční trati přerušen, spočívá problém ochrany křížení cyklo-pěší frekvence pouze činností stavby, a to v místech k tomu určených (obvykle v místech stávajících přejezdů a přechodů). Konkrétně se jedná o místa úrovnových přejezdů a přechodů v ev.km 117,860 (P599, Vejprnice), ev.km 120,594 (P600, Tlučná), ev.km 120,649 (P601, Tlučná), ev.km 120,594 (P602, mezi Tlučnou a Nýřany), ev.km 122,722 (P603, Nýřany) a ev.km 123,613 (P604, silnice II/203, Nýřany).

Úprava povrchu přechodů musí splňovat podmínky překonání úseku osobami se sníženou schopností pohybu vč. osob s kočárkem. Přechody budou šířky 2 až 3m, pruh bude vyznačen reflexní páskou nebo ohraničen mobilním (dočasným) hrazením, barierou, zábradlím, zábranou či plotem buď ze sortimentu již na trhu existujících prvků (některé viz níže) nebo zhotovených přímo na stavbě např. z dřevěných prken, trámků a fošen.

Povrch přístupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek. Navedení cestujících ke správnému místu přechodu bude prostřednictvím provizorních informačních tabulí a směrových šipek.



## 3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

### 3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS. Plochy ZS do prostorů stavenišť (příp. mimo) jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Prioritou návrhu ploch je využít nejprve pozemky drážní, i když legislativa ohledně drážních pozemků mnohé změnila a na plochy ve vlastnictví ČD, a.s. se již pohlíží jako na plochy cizího subjektu včetně finančního zatížení na jejich pronájem. V druhé řadě jde o využití pozemků veřejných (státní, městské, obecní), teprve pak přichází na řadu návrh na zábor pozemků firem, organizací a soukromých majitelů.

Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb resp. vlastní technologie. Ne vždy se tedy stane, že pozemky navržené projektantem a zahrnuté dokumentací do dočasných záborů pro stavbu v rámci Uzemního rozhodnutí, pak dodavatel skutečně využije. V některých případech si naopak zajistí plochy jiné.

Zákres ZS. Umístění ploch ZS (vč.tvaru záboru pozemku) je zakresleno v grafických přílohách této části dokumentace (Koordinační situace 1:2 000 – příl. č.202 až 204), souhrnně orientačně v Přehledné situaci 1:10 000, příl. č.201). Podobné informace jsou pak i v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby v měřítku 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele jsou pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Druhy ZS. ZS jsou členěna do tří základních kategorií. První je tzv. Klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení pro konkrétní stavební nebo technologické objekty. Druhou kategorií tvoří tzv. Základní ZS – Hlavní zařízení staveniště (HZS), Montážní základny (MZ) a Recyklační stanice (RS). Třetí kategorií ploch jsou plochy pro deponie nebo mezideponie vytěženého zemního materiálu, odpadů příp. sejmuté ornice.

V neposlední řadě patří do kategorie zařízení staveniště i staniční koleje pro stavební a montážní vlak výjimečně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje).

Podle délky trvání záboru ploch ZS se rozlišují deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru), dlouhodobé (nad 1 rok) a u některých staveb i deponie trvalé. To je případ, kdy se materiál (většinou zemní) neodveze na skládku, ale využije se vhodný prostor (terénní prohlubeň, zářez po opuštěné trati nebo uložení do umělého valu většinou s funkcí protihlukové bariéry). Nad 1 rok trvání jsou obvykle i Základní ZS.

#### Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj  
(v případě této stavby mohou být udávána staničení dvě – stávající a nové (stavební) vztažené k rekonstruované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu (těžiště) ZS)  
*(průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, dalšího pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS),*
- určení ZS podle kategorie  
(klasické ZS, základní nebo deponie-mezideponie materiálu),
- plocha v m<sup>2</sup>, doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní s uvedením majitele (jména soukromých majitelů nejsou uváděna),
- charakter pozemku  
(zpevnění, zatravnění, pole, zahrada, křoviny, stromy, zemní úpravy, výřezy a kácení porostů, přístup k plochám ZS),
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno  
(žel.spodek a svršek, mostní objekty, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace, TV)  
(ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení).

### Napojení ZS na síť.

- elektrika - v prostoru železniční stanice bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku bude u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude nutné využít pro snížení prašnosti provozu zejména případné Recyklační stanice, pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- kanalizace - pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, odpadní vody z technologických procesů se nepředpokládají. Případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků bude ošetřeno jímáním do mobilních sedimentačních nádrží (toto zabezpečení bude záležitostí dodavatele),
- plyn - využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon - v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V obou železničních stanicích lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC (příp.ČD).

Kancelářské prostory. Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou navrženy do prostoru HZS. V našem případě se jedná o dvě varianty - var.1, v žst.Nýřany nebo var.2 na konci obce Tlučná v rámci sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými plochami alespoň provizorního parkování osobních vozidel.

Uvolnění ploch ZS. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho až dvou měsíců po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení. Plochy mezideponií ornice, s uvažovaným zábohem nad 1 rok, budou zrušeny v samostatném časovém režimu.

Ostatní zabezpečení ZS. Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů bude v dalším stupni dokumentace uvedeno v samostatné části dokumentace F. Zásad organizace výstavby (ZOV) v části F.2 Povodňový plán a F.3 Havarijní plán. Z pohledu rozsahu záplavového území hladinou vody  $Q_{100}$ , zůstávají navržena ZS v drtivé většině případů nedotčena, výjimkou jsou ZS u mostu v ev.km 121,449 přes Vejprnický potok.

Oba uvedené plány budou, kromě jiného, obsahovat spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod. Všechna spojení však bude nutné, aby před začátkem stavby i během ní, dodavatel ověřil a průběžně aktualizoval. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

## 3.2 Základní zařízení staveniště a mezideponie

### 3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

(HZS) je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo variantně:

- **var.1.** v žst.Nýřany, vlevo podél kolejiště domažlické části stanice s ohraničením ul.Nádražní, v prostoru nákladového obvodu, ve stávajícím km 123,330 (n.km 117,275) na drážním pozemku ČD, kde je možné využít plochu o velikosti cca 1 080 m<sup>2</sup>, výhodou je velmi dobrý přístup a napojení na všechny části stavby (u silnice II/203), vč.bezprostřední blízkosti nejsložitějšího stavebního objektu nového podjezdu silnice II/203, bonusem plochy je její zpevněný povrch a blízkost možného napojení na el.energii a datové přípojky v rámci vlastní stanice, určitou nevýhodou může být menší plocha, kterou je ovšem možné rozšířit na úkor uvažované přilehlé plochy var.2 Montážní základny,

- **var.2.** na konci obce Tlučná, vpravo trati, mezi tratí a silnicí II/203 (ulice Hlavní) ve stávajícím km 121,870 (n.km 115,825) na pozemcích SŽDC, výhodou je velmi dobrý přístup a napojení na všechny



části stavby (u silnice II/203), poměrně rozsáhlá plocha o velikosti 2 600 m<sup>2</sup>, určitou nevýhodou může být obtížnější napojení na přívod el.energie a datových přípojek.

### 3.2.2 Montážní základna (MZ)

Využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídat období se sníženou pracovní činností. Pro umístění areálů jsou možné 2 lokality:

- **var.1** v žst.Vejprnice vpravo podél staničního kolejíště na drážních pozemcích ČD, plocha je rozdělena na dvě části – část a) v ose stávající kusé koleje č.6a, část b) za nezpevněnou účelovou komunikací, část a) o ploše cca 770 m<sup>2</sup> (st.km 117,060; n.km 111,005), část b) o ploše cca 680 m<sup>2</sup> (st.km 117,190; n.km 111,130), drobnou nevýhodou je, že plocha je převážně zatravněná s nutností výřezu křovin pro její uvolnění,
- **var.2** v žst.Nýřany na zpevněných plochách nákladového obvodu na drážních pozemcích ČD vlevo podél kolejíště domažlické části stanice s ohraničením ul.Nádražní; plocha je o velikosti cca 2 400 m<sup>2</sup> (st.km 123,450; n.km 117,405).

### 3.2.3 Recyklační stanice (RS)

Recyklační stanice – pro 2.stavbu se se zřízením Recyklační stanice uvažuje až ve čtyřech lokalitách, a to i přesto, že výtěžnost z recyklace ŠL a předrcení do podkladních vrstev se očekává pouze v množství 40% celkového odtěženého objemu cca 35 tis m<sup>3</sup>,

- **var.1.** na konci obce Tlučná, vpravo trati na v ploše nájezdového „oka“ mimoúrovňového propojení komunikace II/203 se silnicí II/180; jedná se o plochu Plzeňského kraje ve správě SÚS o velikosti cca 3 300 m<sup>2</sup> (st.km 122,080; n.km 116,030); výhodou je velmi dobré napojení úseků trati z obou křižujících se silnic zvláště z 2.úseku v 2.Etapě; navíc je pro tuto lokalitu zpracovaná Rozptylová studie; dílčí nevýhodou této lokality je zatravněná plocha,
- **var.2.** na konci obce Tlučná, vlevo trati s obdobným popisem umístění, napojení a charakteru i vlastníka plochy jako ve var.1; velikost plochy je cca 2 660 m<sup>2</sup> (st.km 122,100; n.km 116,050); pro využití a podmínky umístění mohly v určitém rozsahu platit výsledky Rozptylové studie z var.1 neboť vzájemná vzdálenost je cca 200 m, nevýhodou je však menší (cca poloviční) vzdálenost k nejbližším obytným objektům města Nýřany,
- **var.3.** v oblasti průmyslové zóny vpravo cca 250 m od plzeňského zhlaví žst.; plocha je zčásti zatravněná o velikosti cca 3 700 m<sup>2</sup> s napojením na ulici Havířská odkud cca po 1 km ústí do silnice II/180 a po dalším kilometru k mimoúrovňovému křížení se silnicí II/203 mezi Tlučnou a Nýřany; uvedená „zajíždka“ je pro návoz materiálu jedinou drobnou nevýhodou této lokality; vlastníkem pozemku kategorie ostatní plocha je soukromá společnost,
- **var.4.** v žst.Nýřany na opačné straně kolejíště od Nákladového obvodu ve vlastnictví ČD; z uvedených variant je k dispozici plocha cca 3460 m<sup>2</sup>) s tím, v rámci 2.Etapy klesne využitelnost plochy cca na 1/3 a slouží jako klasické ZS; podstatnější nevýhodou je však přístup k ploše – v 1.Etapě přes úrovnový přejezd silnice II/203 a ulicí U Ohrady, v Etapě 2 nájezdem ulicí Dr.P.Klementa zadem přes areál pozemků Lidl; uvedené skutečnosti činí var.4 umístění RS pro stavbu jako nejméně vhodnou.



### 3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

#### 3.3.1 Tabulka ZS

Stavební úsek	Staničení (km)		Plocha (m <sup>2</sup> )	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
	stávající	nové			
22	114,615	108,660	570	vpravo	klasické ZS
22	114,750	108,670	90	vpravo	klasické ZS
22	114,915	108,690	790	vpravo	klasické ZS
22	115,180	109,130	700	vpravo	klasické ZS
22	115,190	109,140	430	vlevo	klasické ZS
22	115,195	109,145	160	vlevo	klasické ZS
22	115,375	109,325	340	vlevo	klasické ZS
22	116,490	110,435	340	vpravo	klasické ZS
23	117,060	111,005	770	vpravo	<b>MZ část a, var.1</b> , žst.Vejprnice
23	117,190	111,130	680	vpravo	<b>MZ část b, var.1</b> , část.klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,265	111,205	420	vpravo	klasické ZS, žst.Vejprnice
23	117,490	111,440	820	vpravo	klasické ZS, žst.Vejprnice
24	117,840	111,790	150	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	117,875	111,830	100	vlevo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,080	112,030	300	vlevo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,090	112,035	340	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	118,565	112,520	320	vpravo	klasické ZS, Vejprnice
24	119,200	113,150	150	vpravo	klasické ZS
24	119,690	113,640	180	vpravo	klasické ZS
24	120,430	114,380	950	vlevo	<b>Trvalá deponie</b> , stáv.zast.Tlučná
24	120,515	114,465	330	vlevo	klasické ZS, stáv.zast.Tlučná
24	120,610	114,560	200	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	120,635	114,585	150	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	120,770	114,720	560	vlevo	klasické ZS, nová zast.Tlučná
24	121,415	115,365	180	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	121,440	115,390	560	vlevo	klasické ZS, Tlučná
24	121,455	115,405	50	vpravo	klasické ZS, Tlučná
24	121,485	115,435	360	vlevo	klasické ZS, Tlučná
24	121,870	115,825	2 600	vpravo	<b>HZS var. 2</b> , Tlučná
24	122,070	116,020	360	vpravo	klasické ZS, křížení II/203 x II/180
24	122,080	116,030	3 300	vpravo	<b>RS var.1</b> , křížení II/203 x II/180
24	122,090	116,040	300	vlevo	klasické ZS
24	122,100	116,050	2 660	vlevo	<b>RS var.2</b> , křížení II/203 x II/180
25	122,530	116,480	50	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,640	116,595	1 280	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,675	116,630	700	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,720	116,675	3 700	vpravo	<b>RS var.3</b> , Nýřany
25	122,865	116,815	460	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	122,910	116,860	370	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,025	116,960	620	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,080	117,025	260	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,315	117,265	270	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,330	117,275	1 080	vlevo	<b>HZS var.1</b> , žst.Nýřany

25	123,400	117,355	3 460	vpravo	<b>RS var.4;1.etapa</b> žst.Nýřany
25	123,430	117,380	1 330	vpravo	klasické ZS; 2.etapa, žst.Nýřany
25	123,450	117,405	2 400	vlevo	<b>MZ var.2</b> , žst.Nýřany
25	123,510	117,465	1 600	vpravo	klasické ZS, žst.Nýřany
25	123,540	117,495	780	vlevo	klasické ZS, žst.Nýřany
26	124,195	118,150	320	vpravo	klasické ZS, Nýřany
26	124,210	118,160	230	vlevo	klasické ZS, Nýřany
26	124,400	118,345	300	vpravo	klasické ZS, Nýřany Mexiko
26	124,410	118,360	200	vlevo	klasické ZS, Nýřany Mexiko
26	124,895	118,845	270	vpravo	klasické ZS, u dálnice D5
26	124,900	118,855	170	vlevo	klasické ZS, u dálnice D5
26	125,360	119,315	450	vpravo	klasické ZS
26	125,390	119,340	120	vlevo	klasické ZS
26	125,830	119,780	270	vpravo	klasické ZS
26	126,260	120,210	370	vlevo	klasické ZS, Za dráhou
26	126,310	120,260	400	vpravo	klasické ZS, Za dráhou
26	126,985	120,935	250	vlevo	klasické ZS, Panské pole

Poznámka: Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

## Celková plocha ZS je 44 520 m<sup>2</sup>

- z toho je:
- 22 920 m<sup>2</sup> klasická ZS
  - 3 680 m<sup>2</sup> Hlavní zařízení staveniště (HZS)
  - 3 850 m<sup>2</sup> Montážní základna (MZ)
  - 13 120 m<sup>2</sup> Recyklační stanice (RS)
  - 950 m<sup>2</sup> Trvalá deponie

### 3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Stavební úsek	Staničení (km)		Umístění	Určení přístupu, lokalita
	stávající	nové		
22	114,500	108,455	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.114,388
22	114,980	108,930	vpravo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	115,050	109,095	vlevo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	115,280	109,230	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.115,213
22	115,350	109,305	vlevo	do trati po cestě od podjezdu ev.115,213
22	116,440	110,390	vpravo	do trati po staveništní komunikaci od podjezdu ev.116,521
23	116,715	110,665	vpravo	na plzeňské zhl.žst.Vejprnice po staveništní komunikaci
23	117,125	111,75	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice ze souběžné cesty
23	117,345	111,295	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice ze souběžné cesty
23	117,450	111,400	vpravo	do kolejiště žst.Vejprnice z ul.Nádražní
23	117,630	111,575	vpravo	na domažlické zhlaví žst.Vejprnice z ul.Nádražní
24	117,860	111,810	vlevo a vpravo	do trati z přejezdu P599 ul.Tyršova-III/2032 (Vejprnice)
24	118,520	112,460	vpravo	do trati po stav.kom. z cesty (z ul.Luční, Vejprnice)
24	118,620	112,560	vpravo	do trati po stav.kom. z cesty (z ul.Luční, Vejprnice)
24	119,375	113,325	vpravo	do trati po staveništní komunikaci
24	119,890	113,845	vpravo	do trati po staveništní komunikaci
24	120,135	114,085	vpravo	do trati po cestě
24	120,205	114,150	vlevo	do trati z ul.U Trati (Tlučná)
24	120,460	114,415	vlevo	do trati po stav.kom.od přejezdu P600 (z ul.K Háječku, Tlučná)
24	120,590	114,540	vlevo a vpravo	do trati z přejezdu P600 (z ul.K Háječku, Tlučná)
24	120,620	114,575	vlevo a vpravo	do trati z přejezdu P601 (z ul.Línská, Tlučná)
24	121,605	115,555	vpravo	do trati po staveništní komunikaci (z ul.Hlavní-II/203, Tlučná)
24	121,755	115,700	vpravo	do trati ze silnice II/203 (z ul.Hlavní, Tlučná)
24	121,760	115,705	vlevo	do trati z cesty
25	122,500	116,455	vlevo	na plzeňské zhlaví žst.Nýřany (z ul.Z.Kadeřábkové)
25	122,670	116,620	vlevo	do trati po stav.kom. z ul. Benešova třída
25	122,720	116,670	vlevo a vpravo	přejezd P603 (ul. Havířská)
25	123,070	117,015	vpravo	do kolejiště žst.Nýřany po staveništní kom. (z ul.Havířská)
25	123,270	117,220	vlevo	do kolejiště žst.Nýřany z ul.Nádražní
26	123,810	117,770	vlevo	do trati z ul.Železniční x Školní (Nýřany)
26	123,950	117,895	vlevo	do trati z ul.Železniční (Nýřany)
26	124,160	118,125	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z ul.Šůlova (Nýřany)
26	124,260	118,225	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z ul.Šůlova (Nýřany)
26	124,457	118,420	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (Nýřany)
26	124,710	118,660	vlevo	do trati z ul.Mexiko (Nýřany)
26	124,885	118,835	vlevo a vpravo	do trati z přejezdu P606 (z ul.Mexiko, Nýřany)
26	125,565	119,220	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty
26	125,440	119,390	vpravo	do trati po staveništní komunikaci z cesty
26	126,150	120,100	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Úherců)
26	126,345	120,295	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Zbůchu)
26	127,010	120,970	vlevo	do trati po staveništní komunikaci z cesty (od Zbůchu)

Poznámka: Orientace přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

### 3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

#### Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

Po dobu celé výstavby musí být při všech pracích v rámci staveb dodržena obecná Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích (oba dokumenty s účinností od 01.01.2007).

Z drážních předpisů se pak bezpečnost při práci v kolejišti řídí předpisem SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně při práci (účinnost od 01.10.2013) a TKP staveb státních drah SŽDC, kap.1.13 Bezpečnost práce, ochrana zdraví a provoz technických zařízení, zejména podkapitola 1.13.3 BOZP v kolejích a jejich blízkosti. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdném průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí prací zhotovitele musí být držitelem dokladu o Odborné zkoušce podle Předpisu SŽDC Zam1 o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy (účinnost od 01.09.2014), který upravuje podmínky pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC..

#### Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se Zákonem č.225/2012 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace.

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Pracovníci dodavatelských organizací musí být o bezpečnostních předpisech prokazatelně seznámeni a proškoleni.

#### Ekologická opatření při provádění staveb.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by zejména v oblasti vodotečí mohly zapříčinit ekologickou havárii. Při provádění stavby je vůči okolí nutno dodržovat:

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,

- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poničení vzrostlé zeleně.

#### Vliv provádění staveb na životní prostředí.

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky. Nevyužitý materiál stavby bude odvezen na trvalé skládky, případně u nebezpečných odpadů odvezen na určené skládky k recyklaci do míst dle návrhu v kapitole B.3 „Vliv stavby na životní prostředí“.

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7-8 o ochraně a kácení dřevin),
- nařízení vlády č.9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů (zejména § 39 o evidenci o nakládání s odpady a příl.č.5 o typech nebezpečných odpadů např. oleje, maziva, baterie, azbest),
- zákon č.350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MMR č.20/2012 Sb. o technických požadavcích na stavby,
- nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací,
- zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (zejména jde o definici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb)

#### Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČSN DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (náležitá ochrana dřevin v dosahu stavby po dobu výstavby před poškozením).

#### Ochrana před hlukem a vibracemi

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit LAeq,s 65 dB v době 7.00-21.00 hod, LAeq,s 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod, LAeq,s 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb (v bytech) nepřesáhne:

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin LAeq,s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- a) hladiny zrychlení vibrací Law,T 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací aew,T 0,0056 m/s<sup>2</sup>.



K těmto hodnotám se přiřazují korekce v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací.

#### Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

- důsledným očištěním dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- používané komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné znečištění bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu, např. použitím samosběrného vozu;
- uložení sypkého nákladu musí být zakryto plachtami.

Další podrobnosti a upřesnění vztahující se k dané problematice viz Povodňový a Havarijní plán.

### 3.5 Ochranná pásma

#### Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno.

#### Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo silnice I.třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu (zpravidla vozovky). U silnic II. a III. třídy a místních komunikací je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Ochranné pásmo komunikace bude dotčeno především stavební činností spojenou s opravou objektů přejezdů, souvisejících úprav kabelizace zejména zabezpečovacího zařízení a rekonstrukcí železničního svršku.

#### Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů, mění se podle napětí a u napětí do 110 kV i podle typu izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV včetně:
  - pro vodiče bez izolace 7 m,
  - pro vodiče s izolací základní 2 m,
  - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- nad 35 kV do 110 kV včetně:
  - pro vodiče bez izolace 12 m,
  - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV 1 m,
- nad 110 kV 3 m.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic, stanic s napětím větším než 52 kV a výroben elektřiny v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,

- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 (příp. 6) tuny.

Písemný souhlas s činností v ochranném pásmu může vydat provozovatel přenosové soustavy nebo příslušný provozovatel distribuční soustavy pokud to umožňují technické a bezpečnostní podmínky. Souhlas není součástí stavebního řízení u stavebního úřadu a musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

#### Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do DN 500 včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad DN 500 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle předchozích odrážek zvyšují o 1,0 m.

#### Ochranné pásmo plynovodů

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od vnějšího líce plynovodního potrubí a půdorysu technologické stavby, měřeno kolmo na jeho obrys:

- nízkotlaký (NTL) a středotlaký (STL) plynovod a plynovodní přípojky v zastavěném území obce 1 m,
- vysokotlaké (VTL) plynovody a přípojky 4 m,
- technologické stavby 4 m.

Pro plynová zařízení jsou na obě strany plynovodu vymežována (kromě ochranných pásem) také bezpečnostní pásma. U VTL jsou to dle DN vzdálenosti:

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m

Pro polohu kabelových vedení (vč. HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:

- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

Při rekonstrukci železničního svršku a spodku, pracích na mostních objektech a zdech, zvláště v oblasti VTL, správce požaduje:

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,

- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

#### Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení je 1,5 m po stranách krajního vedení.

#### Ochranné pásmo lesních pozemků

Ochranné pásmo lesních pozemků je 50 m od hranice lesa. Touto stavbou ochranné pásmo lesních pozemků není nijak dotčeno.

## 3.6 Dílčí zařízení staveniště

### 3.6.1 Stavební úsek 22 – N.Hospoda-Vejprnice

Rozsah: ve stávajícím staničení km 114,582 – 116,641; délka 2,259 km  
v novém staničení km 108,530 – 110,592; délka 2,062 km  
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 114,500 (n.km 108,455)	vpravo
	st.km 114,980 (n.km 108,930)	vpravo
	st.km 115,050 (n.km 109,095)	vlevo
	st.km 115,280 (n.km 109,230)	vpravo
	st.km 115,350 (n.km 109,305)	vlevo
	st.km 115,440 (n.km 110,390)	vpravo

#### **ZS st.km 114,615** (n.km 108,660)

- klasické ZS
- plocha 570 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od mostu ev.km 114,388 (ul.Regensburská)
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

#### **ZS st.km 114,750** (n.km 108,670)

- klasické ZS
- plocha 90 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od mostu ev.km 114,388 (ul.Regensburská)
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 114,756

**ZS st.km 114,915** (n.km 108,960)

- klasické ZS
- plocha 790 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd z cesty od ul.Vejprnické
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

**ZS st.km 115,180** (n.km 109,130)

- klasické ZS
- plocha 700m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Plzeň, zbytek drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd ze silnice od ul.Vejprnické
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

**ZS st.km 115,190** (n.km 109,140)

- klasické ZS
- plocha 430 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha zvlhěná skloněná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd ze silnice od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

**ZS st.km 115,195** (n.km 109,145)

- klasické ZS
- plocha 160 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd ze silnice od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekt: most ev.km 115,213

**ZS st.km 115,375** (n.km 109,325)

- klasické ZS
- plocha 340 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha zvlhěná skloněná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd z cesty od ul.“Dopravní“
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek

**ZS st.km 116,490** (n.km 110,435)

- klasické ZS
- plocha 340 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, stromy a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě s brodem přes Vejprnický potok z ul.Plzeňské
- hlavní stavební objekt: most ev.km 116,521

### 3.6.2 Stavební úsek 23 – žst.Vejprnice

**Rozsah:** ve stávajícím staničení km 116,641 – 117,676; délka 1,035 km  
v novém staničení km 110,592 – 111,627; délka 1,035 km  
(rekonstrukce stanice Vejprnice ve stávající poloze)

**Přístupy do kolejiště:**

st.km 116,715 (n.km 110,665)	vpravo
st.km 117,125 (n.km 111,750)	vpravo
st.km 117,345 (n.km 111,295)	vpravo
st.km 117,450 (n.km 111,400)	vpravo
st.km 117,630 (n.km 111,575)	vpravo

#### ZS st.km 117,060 (n.km 111,005)

- Montážní základna var.1, část a), nad 1 rok
- plocha 770 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekt: žel.svršek

#### ZS st.km 117,190 (n.km 111,130)

- Montážní základna var.1, část b), nad 1 rok; částečně i klasické
- plocha 680 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekty: žel.svršek, nástupiště

#### ZS st.km 117,265 (n.km 111,205)

- klasické ZS
- plocha 420 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po cestě (s pokračováním do ul.Nádražní) od ul.Plzeňské (na začátku Vejprnic)
- hlavní stavební objekt: podchod v ev.km 117,230

#### ZS st.km 117,490 (n.km 111,440)

- klasické ZS
- plocha 820 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobný výřez stromků a křoví, příjezd po ul.Nádražní
- hlavní stavební objekty: žel.svršek a spodek, nástupiště

### 3.6.3 Stavební úsek 24 – Vejprnice-Nýřany

**Rozsah:** ve stávajícím staničení km 117,676 – 122,127; délka 4,451 km  
v novém staničení km 111,627 – 116,077; délka 4,450 km  
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

**Přístupy do kolejiště:**

st.km 117,860 (n.km 111,810)	vlevo i vpravo
st.km 118,520 (n.km 112,460)	vpravo
st.km 118,620 (n.km 112,560)	vpravo



st.km 119,375 (n.km 113,325)	vpravo
st.km 119,890 (n.km 113,845)	vpravo
st.km 120,135 (n.km 114,085)	vpravo
st.km 120,205 (n.km 114,150)	vlevo
st.km 120,460 (n.km 114,415)	vlevo
st.km 120,590 (n.km 114,540)	vlevo i vpravo
st.km 120,620 (n.km 114,575)	vlevo i vpravo
st.km 121,605 (n.km 115,555)	vpravo
st.km 121,755 (n.km 115,700)	vpravo
st.km 121,760 (n.km 115,705)	vlevo

**ZS st.km 117,840 (n.km 111,790)**

- klasické ZS
- plocha 150 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- rovná plocha, zatravněná, přístup z ul.Nádražní a Tylova
- hlavní stavební objekt: přejezd P599 ev.km 117,860, IS

**ZS n.km 117,875 (n.km 111,830)**

- klasické ZS
- plocha 100 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- rovná plocha, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, přístup z ul.Nad Dráhou a Tyršova
- hlavní stavební objekty: přejezd P599 ev.km 117,860, propustek ev.km 117,883

**ZS n.km 118,080 (n.km 112,030)**

- klasické ZS
- plocha 300 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nad Dráhou a Línská
- hlavní stavební objekt: žel.spodek (navýšení drážního tělesa) most ev.km 118,094 vč. opěrných zdí

**ZS st.km 118,090 (n.km 112,035)**

- klasické ZS
- plocha 340 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Vejprnice
- rovná plocha, zpevněná asfaltová, částečně zatravněná, keře (nutné kácet), ale bez kácení vzrostlých stromů, přístup z ul.Podmostní
- hlavní stavební objekt: žel.spodek (navýšení drážního tělesa) most ev.km 118,094 vč. opěrných zdí

**ZS st.km 118,565 (n.km 112,520)**

- klasické ZS
- plocha 320 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě od obce Vejprnice z ul.Luční
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 118,596, žel.spodek a svršek

**ZS st.km 119,200 (n.km 113,150)**

- klasické ZS
- plocha 150 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od cesty okolo ČOV obce Tlučná přes brod Vejprnického potoka
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 119,195

**ZS st.km 119,690** (n.km 113,640)

- klasické ZS
- plocha 180 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od cesty okolo ČOV obce Tlučná přes brod Vejprnického potoka
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 119,680

**ZS st.km 120,430** (n.km 114,380)

- Trvalá deponie
- plocha 950m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- zvlněná plocha, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.K Háječku
- pro vytěžený nekontaminovaný zemní materiál žel.spodku

**ZS st.km 120,515** (n.km 114,465)

- klasické ZS
- plocha 330 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, částečně nedrážní pozemek – obec Tlučná, zbytek drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.K Háječku
- hlavní stavební objekt: propustek ev.km 120,518

**ZS st.km 120,610** (n.km 114,560)

- klasické ZS
- plocha 200 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, silniční příjezd ul.Línská (III/2033)
- hlavní stavební objekty: přejezd P600 ev.km 120,593 a P601 ev.km 120,627

**ZS st.km 120,635** (n.km 114,585)

- klasické ZS
- plocha 150 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd ul.Línská (III/2033)
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 120,649, IS

**ZS st.km 120,770** (n.km 114,720)

- klasické ZS
- plocha 560 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha zvlněná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci od ul.Línská
- hlavní stavební objekty: nástupiště, přístřešky

**ZS st.km 121,415** (n.km 115,365)

- klasické ZS
- plocha 180 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, částečně nedrážní pozemek – obec Tlučná, zbytek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, příjezd po cestě od ul.Hlavní (pouze pro vozidla do 3 tun typu tzv. Multicar)
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

**ZS st.km 121,440** (n.km 115,390)

- klasické ZS
- plocha 560 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽDC, zbytek pozemek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, bez přímého příjezdu po komunikaci pokud nebude zřízen provizorní mostek přes Vejprnický potok od staveništní komunikace v pokračování cesty od Nýřan od ul.Benešova třída
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

**ZS st.km 121,455** (n.km 115,405)

- klasické ZS
- plocha 50 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek SŽDC, zbytek pozemek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), příjezd po staveništní komunikaci od ul.Hlavní (II/203)
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

**ZS st.km 121,485** (n.km 115,435)

- klasické ZS
- plocha 360 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽDC, zbytek pozemek soukromý
- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), příjezd po staveništní komunikaci v pokračování cesty od Nýřan od ul.Benešova třída
- hlavní stavební objekt: most ev.km 121,449

**ZS st.km 121,870** (n.km 115,825)

- HZS var.2 nad 1 rok
- plocha 2 600 m<sup>2</sup>, částečné stávající oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, příjezd z ul.Hlavní (II/203)

**ZS st.km 122,070** (n.km 116,020)

- klasické ZS
- plocha 360 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, ZPF, příjezd od silnice II/203 přes stávající chodník k přechodu P602
- hlavní stavební objekt: podchod n.km 116,010

**ZS st.km 122,080** (n.km 116,030)

- Recyklační stanice var.1 nad 1 rok
- plocha 3 300 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – Plzeňský kraj (SÚS)

- plocha rovná, zatravněná, drobné stromky a křoví (nutný výřez), příjezd ze silnice II/203 v pokračování ul.Hlavní z obce Tučná

**ZS st.km 122,00** (n.km 116,040)

- klasické ZS
- plocha 300 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, ZPF, příjezd od silnice II/203
- hlavní stavební objekt: podchod n.km 115,983

**ZS st.km 122,100** (n.km 116,050)

- Recyklační stanice var.2 nad 1 rok
- plocha 2 660 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – Plzeňský kraj (SÚS)
- plocha rovná, částečně zpevněná, zbytek zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), příjezd ze silnice II/203 v pokračování ul.Benešova třída z obce Nýřany

**3.6.4 Stavební úsek 25 – žst.Nýřany**

Rozsah: ve stávajícím staničení km 122,127 – 123,487; délka 1,360 km  
v novém staničení km 116,077 – 117,438; délka 1,261 km  
(rekonstrukce stanice Nýřany ve stávající poloze)

Přístupy do kolejiště:

st.km 122,500 (n.km 116,455)	vlevo
st.km 122,670 (n.km 116,620)	vlevo
st.km 122,720 (n.km 116,670)	vlevo i vpravo
st.km 123,070 (n.km 117,015)	vpravo
st.km 123,270 (n.km 117,220)	vlevo

**ZS st.km 122,530** (n.km 116,480)

- klasické ZS
- plocha 50 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemky
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), přístup po staveništní kom. od kom. II/203
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 122,526

**ZS st.km 122,640** (n.km 116,595)

- klasické ZS
- plocha 1280 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní i drážní pozemky částečně SŽDC a ČD
- plocha rovná, zatravněná, stromky a křoví (nutný výřez), přístup ul.Sulkovská
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, TV, přejezd P603 a podchod ev. km 122,722

**ZS st.km 122,675** (n.km 116,630)

- klasické ZS
- plocha 700m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, silniční příjezd z ul.Havířská
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, přejezd P603 a podchod ev.km 122,722

**ZS st.km 122,720** (n.km 116,675)

- Recyklační stanice var.3 nad 1 rok
- plocha 3 700 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní soukromý pozemek – Patinter Czech
- plocha rovná, částečně travnatá, zbytek uježděná, silniční příjezd silnicí z ul.Havířské

**ZS n.km 122,865** (n.km 116,815)

- klasické ZS
- plocha 460 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci v kolejišti od ul.Havířská
- hlavní stavební objekty: most ev.km 122,889, ostrovní nástupiště

**ZS n.km 122,910** (n.km 116,860)

- klasické ZS
- plocha 370 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci podél kolejiště od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: most ev.km 122,889

**ZS n.km 123,025** (n.km 116,960)

- klasické ZS
- plocha 620 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, stromy a keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekt: podchod v n.km 116,988

**ZS n.km 123,080** (n.km 117,025)

- klasické ZS
- plocha 260 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, vzrostlé stromy nekácet, přístup po staveništní komunikaci od VB z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekty: podchod v n.km 116,988, nástupiště

**ZS n.km 123,315** (n.km 117,265)

- klasické ZS
- plocha 270 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, drobné keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od ul.U Ohrady
- hlavní stavební objekt: propustek v n.km 0,105

**ZS n.km 123,330** (n.km 117,275)

- HZS var.1 nad 1 rok
- plocha 1 080 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nádražní



**ZS n.km 123,400** (n.km 117,355)

- Recyklační stanice var.4 (pro 1.etapu) nad 1 rok
- plocha 1460 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD, zčásti SŽDC a zčásti nedrážní SPÚ
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od ul.U Ohrady  
(v 1.Etapě je plocha využitelná zcela, v 2.Etapě pouze jako klasické ZS)

**ZS n.km 123,430** (n.km 117,380)

- klasické ZS (pro 2.etapu)
- plocha 1 330 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD, zčásti SŽDC a zčásti nedrážní SPÚ
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné keře (nutný výřez), přístup po staveništní komunikaci od ul.U Ohrady
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, TV

**ZS n.km 123,450** (n.km 117,405)

- Montážní základna var.2 nad 1 rok
- plocha 2 400 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná asfaltová, přístup z ul.Nádražní

**ZS n.km 123,510** (n.km 117,465)

- klasické ZS
- plocha 1 600 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha zvlněná, zatravněná, stromky a keře (nutný výřez), přístup z ul.U Ohrady napojením „zadem“ za areálem Lidl z ul.K.H.Máchy
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, přejezd P604 ev.km 123,613, TV

**ZS n.km 123,540** (n.km 117,495)

- klasické ZS
- plocha 780 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, částečně zpevněná asfaltová, zbytek zatravněná s křovinami (nutný výřez), přístup z ul.Nádražní
- hlavní stavební objekty: žel.spodek a svršek, přejezd P604 ev.km 123,613, TV

### 3.6.5 Stavební úsek 26 – Nýřany-KÚ

Rozsah: ve stávajícím staničení km 123,487 – 127,048; délka 3,561 km  
v novém staničení km 117,438 – 121,002; délka 3,564 km  
(optimalizace jednokolejného traťového úseku ve stávající poloze)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 123,810 (n.km 117,770)	vlevo
	st.km 123,950 (n.km 117,895)	vlevo
	st.km 124,160 (n.km 118,125)	vpravo
	st.km 124,260 (n.km 118,225)	vpravo
	st.km 124,475 (n.km 118,420)	vpravo
	st.km 124,710 (n.km 118,660)	vlevo
	st.km 124,885 (n.km 118,835)	vlevo i vpravo

st.km 125,565 (n.km 119,220)	vpravo
st.km 125,440 (n.km 119,390)	vpravo
st.km 126,150 (n.km 120,100)	vlevo
st.km 126,345 (n.km 120,295)	vlevo
st.km 127,010 (n.km 120,970)	vlevo

**ZS st.km 124,195 (n.km 118,150)**

- klasické ZS
- plocha 320 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, keře (nutný výřez), silniční příjezd z ulice Šůlova
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,210

**ZS st.km 124,210 (n.km 118,160)**

- klasické ZS
- plocha 230 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné stromky a keře (nutný výřez), silniční příjezd z ulice Železniční
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,210

**ZS st.km 124,400 (n.km 118,345)**

- klasické ZS
- plocha 300 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z ul.Osvobozených politických vězňů
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,422

**ZS st.km 124,410 (n.km 118,360)**

- klasické ZS
- plocha 200 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, zatravněná, silniční příjezd z ulice Železniční
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 124,422

**ZS st.km 124,895 (n.km 118,845)**

- klasické ZS
- plocha 270 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, orná půda, silniční příjezd po cestě z lokality Humboldka z ul.U Humboldky nebo z lokality Mexiko od ul.Železniční
- hlavní stavební objekt: přejezd P606 v ev.km 124,882

**ZS st.km 124,900 (n.km 118,855)**

- klasické ZS
- plocha 170 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek SŽDC, zbytek nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, částečně zatravněná částečně zpevněná asfaltová, silniční příjezd po cestě Mexiko od ul.Železniční nebo z lokality z lokality Humboldka z ul.U Humboldky
- hlavní stavební objekt: přejezd P606 v ev.km 124,882

**ZS st.km 125,360** (n.km 119,315)

- klasické ZS
- plocha 450 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – obec Úherce
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po staveništní komunikaci z polní cesty od přejezdu P606 ev.km 124,882
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 125,378

**ZS st.km 125,390** (n.km 119,340)

- klasické ZS
- plocha 120 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – město Nýřany
- plocha rovná, orná půda, bez silničního příjezdu
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 125,378

**ZS st.km 125,830** (n.km 119,780)

- klasické ZS
- plocha 270 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek bez identifikace majitele
- plocha rovná, orná půda, přístup po snesení kolejového roštu v koruně žel.svršku (spodku)
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 125,817

**ZS st.km 126,260** (n.km 120,210)

- klasické ZS
- plocha 370 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek – SPÚ
- plocha zvlněná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 126,288

**ZS st.km 126,310** (n.km 120,260)

- klasické ZS
- plocha 400 m<sup>2</sup>, částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – Lesy ČR
- plocha zvlněná, zatravněná, stromy (nutný výřez), silniční příjezd po polní cestě z obce Úherce
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 126,288

**ZS st.km 126,985** (n.km 120,935)

- klasické ZS
- plocha 250 m<sup>2</sup>, bez oplocení
- vlevo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, orná půda, přístup po staveništní komunikaci z polní cesty od obce Zbůch
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 126,975