

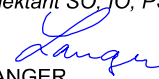




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	--

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL LANGER Garant profese:
---	---	--

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, JO, PS: ING. PAVEL LANGER 	Vypracoval: ING. PAVEL LANGER 	Kontroloval: ING. JIŘÍ SYROVÝ 

Název akce: UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA - LOBZY - KOTEROV	Číslo smlouvy: 14 256 201
	Projektový stupeň: PD
Část: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Datum: 02/2017
	Číslo části: A

A. Průvodní zpráva

Stavba: „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace

Obsah :

- A.1 Úvodní údaje
- A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku
- A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání
- A.4 Orientační údaje stavby
- A.5 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby
- A.6 Přehled výchozích podkladů
- A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění
- A.10 Členění přípravné dokumentace

A.1 Úvodní údaje

a) Identifikační údaje stavby

Název stavby:	„Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace
Datum zpracování:	02/2017 – dokončení dokumentace
Místo stavby:	Železniční uzel Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Obce s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzeň
Pověřené obecní úřady:	Magistrát města Plzeň
Katastrální území:	Koterov, Bručná, Hradiště u Plzně, Božkov, Plzeň
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace

b) Identifikační údaje zadavatele

Zadavatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Marcela Domanická

c) Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349, DIČ CZ25793349
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavel Langer, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, č. 0006990

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Dopravní a provoz.technolog.:	Ing. Tomáš Kafka
Železniční spodek a svršek:	Ing. Tomáš Babica
Mosty:	Ing. László Szíkora
Nástupiště:	Ing. Tomáš Babica
Trubní vedení:	Ing. Tomáš Laichter
Zabezpečovací zařízení:	p. Zdeněk Pacholík
Sdělovací zařízení:	Ing. Petr Poupa, p.Vratislav Hůla
Silnoproudé vedení:	p.Roman Ďuriš
Trakční vedení:	Ing. Jiří Straka
Silnoproudá technologie:	Ing. Miroslav Nezkusil
Pozemní stavby:	Ing. Zdeněk Kratina
Geodetická dokumentace:	Ing. Zbyněk Smáha
Geotechnický průzkum:	Mgr.Jakub Hruška
Životní prostředí:	Ing. Tomáš Adam, Ing. Jitka Tobolová, p.František Kohlíček
Inženýring:	Mgr. Petr Utěšený

A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) údaje o umístění stavby

Stavba řeší rekonstrukci stávající železniční tratě v úseku km 343,459 (evidenční staničení km 343,447) - km 347,308. Začátek stavby se nachází ve směru od Českých Budějovic před vjezdovým obloukem železniční stanice Plzeň–Koterov a končí před lobežským kolejištěm železniční stanice Plzeň hl.nádraží, kde navazuje na v současné době realizovanou stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“. Celková délka stavby je 3,849 km. Úsek železniční trati od začátku stavby do ŽST Plzeň–Koterov je jednokolejný, následný mezistaniční úsek ve směru na ŽST Plzeň hl.n. je dvojkolejný.

Hlavním smyslem stavby je modernizace všech staveb a zařízení v tomto úseku železniční trati a zvýšení traťové rychlosti. V komplexu dalších staveb Uzlu Plzeň vznikne ucelený celek železničních tratí na území města Plzně, který se stane atraktivní pro cestující veřejnost jak z hlediska rychlosti dopravy, tak z hlediska komfortu cestování.

Součástí stavby jsou stavební úpravy ŽST Plzeň–Koterov. V této stanici budou stávající nástupiště zrušena. Místo nástupu a výstupu cestujících bude přesunuto do nové železniční zastávky Plzeň–Slovany.

Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Koterov, Bručná, Hradiště u Plzně, Božkov a Plzeň.

b) údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

V rozsahu celé stavby je platný Územní plán Plzeň, který nabyl účinnosti 1.10.2016.

c) údaje o souladu závěru s územně plánovací dokumentací

Stavba má charakter obnovy a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě.

V rozsahu celé stavby zůstávají koleje v původní trase železniční tratě. V železniční stanici Plzeň–Koterov dochází ke změně konfigurace výhybek obou zhlaví, územně v rozsahu dnešního kolejiště.

V souladu s Územním plánem Plzeň je také výstavba nové železniční zastávky Plzeň–Slovany. Ostatní stavby a zařízení dotčené stavbou budou upraveny ve stávající poloze. Stavba tedy nemění stávající využití území a staveb souvisejících s provozováním železniční tratě.

Z Územního plánu Plzeň nevyplývají požadavky na úpravy stávající železniční trati.

Z výše uvedeného vyplývá, že stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

d) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci zpracování přípravné dokumentace byla tato projednána s dotčenými orgány státní správy, obcemi a vlastníky stavbou dotčených pozemků a nemovitostí. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek byly do dokumentace zapracovány. Všechna stanoviska a vyjádření jsou doložena v části dokumentace H. Doklady

V dokumentaci byly zpracovány podmínky z procesu EIA.

e) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba řeší modernizaci jedné části dopravní infrastruktury a to vlastní železniční tratě v úseku km 343,459 - km 347,308. Z hlediska napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu nedochází oproti dnešnímu stavu k podstatným změnám.

Železniční trať zůstává v dnešní poloze. Železniční stanice Plzeň–Koterov zůstává ve stávající poloze a to včetně zapojení vleček. Z hlediska cestující veřejnosti dochází ke změně lokality nástupu a výstupu cestujících z vlakových souprav. Nástupiště v železniční stanici Plzeň–Koterov budou zrušena a nástup a výstup cestujících do vlakových souprav bude přesunut do nové zastávky Plzeň–Slovany. Tímto přesunem dojde k navázání železniční dopravy na radiální a okružní trasy MHD v přílehlých zastávkách MHD Částkova a Sušická. Tento přesun nástupního místa výrazně přispěje ke zvýšení obslužnosti v daném území a to nejen v možnosti přestupu vlak/MHD, ale i z hlediska docházkové vzdálenosti od nové železniční zastávky.

f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geologická stavba

Předkvartérní pokryv

Z geologického hlediska je zájmové území budováno proterozoickými, v blízkosti konci stavby pak ojediněle i svrchnopaleozoickými horninami náležející regionálně-geologicky k plzeňské pánvi.

Svrchní proterozoikum

Slabě metamorfované horniny svrchnoproterozoického vulkanicko-sedimentárního komplexu budují skalní podklad ve většině sledovaného území. Zastiženy budou především v zářezích železniční trati u stávajících silničních nadjezdů a pak při zakládání nových stavebních objektů. Horniny jsou budovány převážně šedými jílovitými až drobovými břidlicemi, drobami a prachovci, třískovitě se rozpadajícími podél puklin a málo zřetelné vrstevnatosti. Horniny jsou slabě metamorfované – fylitizované a zpravidla špatně vytříbené. Horniny do sebe navzájem postupně přecházejí.

V okolí Koterova byly ojediněle zaznamenány vápence, tvořené kalcitem s významným písčitém podílem. Místa se v okolí začátku stavby vyskytují také proterozoické vulkanogenní horniny ve formě efuzivních metabazaltů – spilitů. Jedná se většinou o masivní, jemnozrnné horniny, s častou mandlovcovou texturou. Místa jsou zastoupeny také brekciové typy a polštářové lávy.

Svrchní paleozoikum

Horniny paleozoika tvoří převážně zpevněné sedimenty karbonu Plzeňské pánve (westfál - stefan). V trase jsou zastoupeny kladenským a týneckým souvrstvím. Sedimenty jsou různě diageneticky zpevněny a nabývají charakteru skalních až poloskalních hornin, místa až zemin. Komplex hornin je uložen převážně subhorizontálně a vykazuje četná tektonická porušení.

Nejstarší kladenské souvrství (westfal) je tvořeno převážně pískovci, arkózovými pískovci a jílovci. Převládající barva je červenohnědá, šedá až tmavošedá. Mladší týnecké souvrství (stefan) je zastoupeno převážně arkózami, arkózovými pískovci, slepenci a podružně i jílovci, bělavé, tmavě šedé, šedé až načervenalé barvy. Nepříznivou vlastností arkóz je jejich silné zvětrávání do hloubky a kaolinizace.

V zájmové trase vystupují karbonské sedimenty na pravém břehu Úslavy u konce stavby.

Terciární sedimenty

Terciární sedimenty (neogén) tvoří četné denudační zbytky fluvialních uloženin. Přímo v trase nebyly zastiženy, vyskytují se však v jejím blízkém okolí. Vzhledem k prakticky totožnému charakteru zemin neogénu a kvartéru je rozlišení těchto vrstev velmi obtížné.

Kvartérní pokryv

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém úseku budovány navážkami, eolickými, fluvialními a deluvialními sedimenty.

Navážky se vyskytují ve větších mocnostech v celém úseku trasy procházející středem města, v železničních stanicích, v náspech trati, v místních komunikacích, v místech záhozů opěr, v zastavěném území, apod. Jsou různorodé, v tělesech náspů bylo do hloubky sondování ověřeno, že jsou většinou složeny z místního zeminového a horninového materiálu. Svrchu jsou místa překryty výziskem a škvarou.

Deluviofluvialní a deluvialní sedimenty mají v zájmovém území pouze malé rozšíření. V trase se vyskytují na začátku stavby před stanicí Plzeň-Koterov a na jejím východním okraji a jsou zastoupené písčitojílovitými až šterkovitójílovitými zeminami.

Výskyt fluvialních sedimentů je v zájmovém území vázán na nivy a terasy řek. Pleistocénní písčité a šterkovité terasové sedimenty jsou makroskopicky podobné uloženinám terciárním a proto obtížně identifikovatelné. Vlastní údolní nivy všech řek na jejich soutoku jsou tvořeny jílovitými a písčitojílovitými zeminami s podružným obsahem šterku a kamenů, s nízkým stupněm konzistence.

Eolické sedimenty se vyskytují především ve druhé části stavby severně od stanice Plzeň-Koterov. Vyskytují se místa jako lokální překryv terasových sedimentů. Jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami. Průzkumnými pracemi nebyly tyto zeminy zastiženy.

Tektonika území

Tektonický vývoj území probíhal v několika etapách. Vrásavá stavba svrchního proterozoika vznikla převážně za kadomského vrásnění, kdy vznikly vrásavé struktury o rozměrech různých řádů. Horniny svrchního paleozoika nejsou zvrásněny a jsou uloženy téměř horizontálně. Území je zároveň postiženo radiální tektonikou, kde směr zlomů je vícečetný. Poruchy jsou částečně vyplněny horninovými žilami.

Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná potenciálně sesuvná území a zájmové území nezasahuje do chráněných ložiskových území.

Mezi ulicemi Lobežská a Na vyhlídce je vpravo od trati registrováno poddolované území ID 881: Lobzy, s těžbou surovinou pyritem, rozsahem ojedinělým.

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí řeky Labe, hlavní povodí „1-10-05 – Úslava“. Správce povodí: Povodí Vltavy, s. p.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 6222 – Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy, s volnou hladinou, s celkovou mineralizací méně než 0,3 g/l, nízkou transmisivitou ($< 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$) a chemickým typem Ca-Na-HCO₃.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dvě základní jednotky a to nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, a předkvartérní horniny s propustností převážně puklinovou.

Svrchní proterozoikum – jedná se o kolektor vázaný především na svrchní rozvolněnou a silně rozpukanou zónu hornin skalního podloží s puklinovou propustností. S ohledem na převážně méně sevřené a méně zajiřované puklinové systémy ve svrchní zóně se vytváří zpravidla souvislý horizont s malou až střední vydatností.

Kvartér – v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluviální písčitoštěrkovité sedimenty vyšších teras Úslavy. Fluviální sedimenty vytvářejí místní hydrogeologický celek s volnou, místy však až s napjatou hladinou podzemní vody. Tyto vody se vyznačují poměrně velkou vydatností – horizont podzemní vody je zpravidla spojitý, vázaný na srážkové úhrny.

g) poloha vůči záplavovému území

Stavba nezasahuje do úředně stanoveného záplavového území. Pouze se bezprostředně přibližuje hranici stanoveného záplavového území Úslavy v místě výtokového skluzu propustku SO 94-38-31 - Železniční propustek v km 344,658 (ev. km 344,635) trati Č. Budějovice - Plzeň.

Žádná z ploch zařízení staveniště není umístěna v úředně stanoveném záplavovém území.

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz)

h) druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Podrobný výčet stavbou dotčených pozemků a nemovitostí včetně zákresu stavby do mapy katastru nemovitostí je dokladován v samostatné části dokumentace I. Geodetická dokumentace.

i) přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Hlavní vjezdy na staveniště jsou ze stávajících komunikací.

Popis dopravních tras a přístupů na staveniště je uveden v části dokumentace B.12 Organizace výstavby a to včetně zákresu dopravních tras do situace.

j) zajištění vody a energií po dobu výstavby

Zásobování stavenišť a ploch zařízení stavenišť vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet.

Stavenišť a zařízení stavenišť budou připojeny na stávající rozvod nn. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení stavenišť v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno dodržet následující postup:

- podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.
- pro sjednání dodávky elektrické energie pro stavenišť platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

V ostatních případech budou dodávky el. energie řešeny mobilními agregáty.

A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) účel užívání stavby

Cílem stavby je zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zmírnění vlivu nepravidelností v dopravě modernizací traťového zabezpečovacího zařízení a tím zvýšení kvality železniční dopravní cesty. Zřízení nové zastávky Plzeň-Slovany výrazně přispěje ke zlepšení a zkvalitnění služeb cestujícím.

Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

b) trvání stavby

Stavba „Uzel Plzeň, 5.stava – Lobzy - Koterov“ je stavbou trvalou.

c) charakter stavby

Stavba zvýšení traťové rychlosti má charakter rekonstrukce a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě.

d) etapizace stavby

Stavba bude zahájena demontáží SK 4-18, tím bude uvolněno stavenišť pro plochu ZS a pro realizaci nových SK. Současně budou SK 20-22 vyčleněny pro stavbu. Budou zahájeny práce na nové TB, spínací stanic, novém přísypu vedle TK a vybudovány budou opěry lávky na budějovickém zhlaví včetně nové nosné konstrukce přes I/20. Hlavní stavební práce budou zahájeny nepřetržitou kolejovou výlukou ve směru na ČB. Během výluky bude realizováno provizorní propojení TK do 1.SK. Výluka bude dále využita pro realizaci části propustky na zhlaví, pažení v místech umělých staveb, pro realizaci tratí vedle kolejí, které po ukončení výlukou půjdou do provozu, pro nové napojení manipulačních účelových kolejí ČD přes provizorní výhybku do TK č.1 na lobežském zhlaví a pro dokončení a zprovoznění nové lávky pro pěší na budějovickém zhlaví. V průběhu výluky bude zavedena NAD. Její rozsah byl projednán s ROC Plzeň, které navrhuje zavádět autobusy NAD u Plzeňské linky v úseku Blovice – Plzeň a pro ostatní vlaky Os, Sp a R v úseku Starý Plzenec – Plzeň hl.n. Vlaky nákladní dopravy s uhlím a zpět budou odkloněny přes Ústí nad Labem, vlakotvorba mezi Plzní a Českými Budějovicemi bude upravena nebo budou vlaky odkloněny přes Prahu. Případná obsluha manipulačních míst mezi ŽST Plzeň-Koterov a Nepomukem bude zajištěna z Nepomuku. Provoz na SK č. 101,102,103 bude vyloučen, provoz do kovošrotu a vlečky OVERLACK bude možný jen ve směru od lobežských kolejí - kromě 2 x tří denní výluky. Provoz BERGER BETON bude realizován na SK č.1.

Po dokončení provizorního zapojení a úpravy SZZ bude obnoven provoz na staniční koleje č. 1,3,7 a v jednokolejný provoz Starý Plzenec - Lobzy Během této doby budou realizovány SK č.1,2,4 a nová TK č. 2 v úseku Koterov - Lobzy, na konci postupu bude převeden provoz na kolejiště včetně aktivace ZZ.

Následuje technologické přestávka, během které budou v provozu obě TK v úseku Koterov / Lobzy a nové SK č. 2,4,kusá SK č.1 a dále SK č. 101,102,103,7, OTV a účelové kolejiště ČD..

V posledním stavebním postupu bude dokončena SK č. 3 a TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy, včetně dokončení nové lávky a nového nástupiště v zastávce Plzeň - Slovany.

Provoz cestujících bude v první etapě výstavby ke stávajícím nástupišťům u 1 a 3. SK. V další etapě při výluce těchto kolejí budou vlaky zastavovat na nové zastávce Plzeň-Slovany. Přístup cestujících z lokality Koterov směrem k ulici K Dráze přes stávající úrovněvý přechod bude během realizace nové lávky zachován, po uvedení lávky do provozu (během nepřetržité výluky ve směru na ČB) bude stávající přechod zrušen.

Nepřetržitě vyloučení provozu

Je navržena jedna 35 denní výluka TK ve směru na ČB. V průběhu výluky bude zavedena NAD. Její rozsah byl projednán s ROC Plzeň, které navrhuje zavádět autobusy NAD u Plzeňské linky v úseku Blovice – Plzeň a pro ostatní vlaky Os, Sp a R v úseku Starý Plzenec – Plzeň hl.n. Vlaky nákladní dopravy s uhlím a zpět budou odkloněny přes Ústí nad Labem, vlakotvorba mezi Plzní a Českými Budějovicemi bude upravena nebo budou vlaky odkloněny přes Prahu. Případná obsluha manipulačních míst mezi ŽST Plzeň-Koterov a Nepomukem bude zajištěna z Nepomuku.

Je navržena 14 denní výluka účelového kolejiště ČD, OTV a sváženého pahrbku.

Jsou navrženy 2 tří denní výluky vlečky Overlack.

Je navržena jedna 3 denní výluka TÚ Koterov - Lobzy.

Je navržena 14 denní výluka Sk č. 101,102,103.

Krátkodobé vyloučení provozu:

Krátkodobé výluky budou podrobně vyčísleny v dalším stupni, nicméně se bude jednat o 6h výluky nutné pro práce na TV, na osazení nové konstrukce lávky zast. Plzeň - Slovany a o cca 2h výluky pro podbití kolejových spojek na zhlavích.

Dopravní opatření během stavby

Během realizace stavby budou všechny výjezdy a vjezdy na stavbu předpisově značeny, zhotovitel před zahájením provozu na komunikacích osloví vlastníky silnic a místních komunikací včetně jejich správců a dohodne si s nimi podmínky využití komunikací stavbou. Před zahájením výstavby bude provedena pasportizace stávajícího stavu komunikací a na konci stavby budou komunikace prokazatelně poškozené stavbou uvedeny alespoň do původního stavu.

Dopravní omezení během stavby

Během výstavby mostu SO 93-38-01 bude vyloučen provoz pěších pod mostem směrem do ulice Sládkova.

Během výstavby lávky SO 94-38-01 bude omezen provoz v ulici U Seřadiště ve směru do centra na jeden jízdní pruh v délce 120m. Pravý jízdní pruh bude sloužit pro odstavení vozidel stavby a technologické potřeby stavby. Během osazování nosné konstrukce lávky bude komunikace v noční době zcela uzavřena.

Stávající úrovněvé křížení na plzeneckém zhlaví bude zachováno až do doby dokončení nové lávky pro pěší.

Projednání dopravních tras a z toho vyplývajících nákladů na opravu a případná zesílení vrstev vozovek bude podrobně řešeno v dalším stupni dokumentace.

e) údaje o dotčené železniční dráze

Traťový úsek Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov je součástí železniční trati celostátní České Budějovice – Plzeň hl.n., která je zařazena do systému TEN-T. Stávající silná osobní doprava příměstského charakteru i dálková doprava mají potenciál k dalšímu rozvoji, nákladní doprava se v současné době odehrává cca 5 páry vlaků denně, a to jak se zátěží mezi vlakotvornými stanicemi Plzeň a České Budějovice, tak přepravou ucelených vlaků s uhlím. Zařazení tratě do sítě TEN-T však očekává další významný nárůst nákladní dopravy.

Stavba „Uzel Plzeň, 5. Stavba – Lobzy – Koterov“ je součástí staveb komplexní rekonstrukce železničního uzlu Plzeň a navazuje na realizovanou 1. stavbu, která končila na koterovském zhlaví ŽST

Plzeň hl.n. Stavba zahrnuje rekonstrukci dvoukolejného traťového úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov s výstavbou nové zastávky Plzeň-Slovany, rekonstrukci dopravních kolejí v ŽST Plzeň-Koterov a přípravu na dvoukolejné pokračování trati směrem Starý Plzenec.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 190 (Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice), v nákresech jízdních rádek a v TTP je trať označena číslem 709B (České Budějovice – Plzeň hl.n.).

Provoz na trati probíhá podle předpisu D1. Provozovatelem dráhy je SŽDC s.o., místním správcem je SŽDC s.o. OŘ Plzeň.

f) projektované kapacity stavby

Projektované kapacity stavby lze rozdělit do několika základních parametrů. Jedním z nich je **výhledový rozsah dopravy**. Tato problematika je podrobně dokladována v samostatné části dokumentace B.2 Dopravní a provozní technologie a lze ji shrnout následovně:

Osobní doprava

V úseku České Budějovice – Plzeň je koncept provozu linky R 11 stabilní a Ministerstvo dopravy ČR nepředpokládá ve střednědobém horizontu změnu v četnosti ani časových polohách. Lze očekávat budoucí nasazení vozů, které umožní využití rychlosti $V=130$ km/hod.

Společnost POVED poskytuje součinnost při tvorbě studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice – Plzeň hl.n. Snahou je poskytnout rychlé a pohodlné spojení Plzeňského kraje s metropolí Plzeň moderními jednotkami řady 650 RegioPanter. Nová zastávka Plzeň-Slovany bude napojena na MHD města Plzeň. Železniční doprava poskytuje nejrychlejší možnost přepravy v rámci Plzně, proto je snaha, aby vlaky osobní dopravy obsluhující zastávku pokračovaly přes Plzeň hl.n. ve směru Jižní Předměstí a dále ve směru Domažlice / Cheb.

Rychlíkové linky: R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

Linka je provozována v taktu 120 min v typické soupravě lokomotiva řady 242 + Rk 380 t, 185 m. Poloha linky je dána uzlem S:00 v Plzni. Snahou je zkrácení systémových jízdních dob tak, aby bylo možno v ŽST Plzeň hl.n. obracet soupravu přímo v ose symetrie. Zastavovací politika předpokládá na území Plzeňského kraje zastavování v ŽST Horažďovice předměstí, Nepomuk a Plzeň hl.n. Zastavování na zastávce Plzeň-Slovany není požadováno.

Linky spěšných vlaků: Sp Horažďovice předměstí – Plzeň

Linka je v současném GVD 2016/17 zajišťována jediným spěšným vlakem (Sp 1969) v soupravě lokomotiva řady 242 + klasická souprava.

Linky osobních vlaků: Os Horažďovice předměstí – Plzeň

Typickou soupravou linky je klasická souprava ve složení lokomotiva řady 242 a 3-4 vozy klasické stavby.

Os Blovice – Plzeň

Linka je v současnosti provozována v taktu 120 minut motorovou jednotkou řady 814+914 Regionova.

Nákladní doprava

Studie proveditelnosti Uzlu Plzně předpokládala výrazný nárůst nákladní dopravy až na 18 párů vlaků. Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň rozsah nákladní dopravy aktualizuje na 7 párů vlaků. Vzhledem k tomu, že trať je součástí evropské sítě TEN-T a řada vlaků jezdí v režimu ad-hoc, bude rozsah dopravy oproti Studii proveditelnosti mírně navýšen na 10 párů vlaků.

Normativy souprav vlaků nákladní dopravy:

- Nex vlak: lokomotiva řady 363 + R 1300 t, 600 m
- Pn vlak: lokomotiva řady 240 + S 1800 t, 500 m.
- Mn vlak: lokomotiva řady 742 + 600, 300 m.

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem						
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Časový úsek	0:00 – 24:00			5:00 – 20:00		
R	8	8	16	7	7	14
Sp	4	4	8	4	4	8
Os Horažďovice	18	18	36	15	15	30
Os Blovice	12	12	24	12	12	24
Osobní celkem	42	42	84	38	38	76
Nex	2	2	4	2	2	4
Pn	7	7	14	4	4	8
Mn	1	1	2	1	1	2
Nákladní celkem	10	10	20	7	7	14
Vlaky celkem	52	52	104	31	29	60

Dalším z rozhodujících parametrů stavby jsou **výhledové návrhové rychlosti**.

V úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov bude dle vybrané varianty Studie proveditelnosti jednokolejná nebo dvoukolejná trať s rychlostí na 120 km/h, v úseku Plzeň-Koterov – Plzeň hl.n. zůstává dnešní dvoukolejná trať s rychlostí 120 km/h přes ŽST Plzeň-Koterov, která se snižuje na 110 a později na 90 km/h, kde navazuje na již realizovanou stavbu Uzel Plzeň, 1. stavba, která má na vjezdu rychlost 90 km/h, při jízdě do odbočky pak 50 km/h.

Stávající zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo umožňuje provoz vlaků do rychlosti 100 km/h, po jeho modernizaci a po zajištění přenosu návěstí na hnací vozidlo, pak může být rychlost zvýšena až na 120 km/h.

Stavby železničního spodku budou realizovány pro rychlost 120 km/h, železniční svršek bude po realizaci stavby umožňovat rychlost v obloucích s mírnějším převýšením a to 100 km/h. V případě zvýšení rychlosti v úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov budou oblouky podbity a převýšení upraveno pro rychlost v130 na 120 km/h. Rovněž výhybka z koleje č. 1 do koleje č. 2 na staroplzeneckém zhlaví umožní rychlost 120 km/h. S ohledem na další nejednoznačný průběh přípravy modernizace trati ve směru na České Budějovice se může jednat o definitivní řešení nebo dlouhodobě provizorní stav.

Traťová rychlost v úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov – Plzeň hl.n.				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₅₀ [km.h ⁻¹]	V _{nk} [km.h ⁻¹]
Směr	oba směry			
Starý Plzenec	80	80	---	---
339,650	100	100	---	---
344,176	100	120	120	140
344,482	120	120	120	140
345,249	120	120	120	120
Plzeň-Koterov				
346,025	100	110	110	120
Plzeň-Slovany z.				
347,196	90	90	90	90
348,161	60	60	60	60
Plzeň hl.n.			---	---

Nejvyšší traťová rychlost v úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov zůstává 100 km/h se zábrzdou vzdáleností 700 m. V úseku Plzeň-Koterov – Plzeň hl.n. se nejvyšší traťová rychlost zvyšuje na 120 km/h se zábrzdou vzdáleností 1000m.

Z konfigurace železniční stanice Plzeň-Koterov vyplývají **užitečné délky kolejí**

Seznam kolejí v ŽST Plzeň-Koterov			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Dopravní koleje			
1	917	traťová	Hlavní staniční kolej směr Plzeň hl.n. – Starý Plzenec, TV v celé délce
2	886	120	Hlavní staniční kolej směr Starý Plzenec – Plzeň hl.n., TV v celé délce, rychlost je omezena traťovou rychlostí na 100 km/h, výhybka č. 1 umožňuje rychlost 120 km/h
3	899	60	Vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV v celé délce
4	832	60	Vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV v celé délce
Manipulační koleje			
3a	290	40	Pokračování koleje č. 3
4a	120	40	Výtažná, TV v celé délce
6	613	40	Objízdná, manipulační
301	578	40	VNVK
302	578	40	VNVK, boční rampa
303	155	40	VNVK, boční rampa,
Účelové koleje			
5Z	141	40	Účelová kolej OŘ Plzeň
1E	49	40	Účelová kolej OŘ Plzeň
2E	63	40	Účelová kolej OŘ Plzeň
3E	245	40	Účelová kolej OŘ Plzeň
4E	163	40	Účelová kolej OŘ Plzeň
8	205	40	Účelová kolej OŘ Plzeň

Délky nástupišť jsou uvedeny v následující tabulce:

Nástupiště	Kolej č.	Typ nástupiště	Délka nástupištní hrany
Zast. Plzeň-Slovany	1	Jednostranné vnější V=0,55 m nad TK	120 m
	2		120 m

Stávající nástupiště v ŽST Plzeň-Koterov budou snesena.

A.4 Orientační údaje stavby

a) základní údaje o kapacitě stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 120 km/h
Nejvyšší rychlost pro soupravy s naklápačcí technikou	do 120 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	UIC GC
Třída zatížení	D4
Délka modernizovaného úseku	3,849 km
Rozsah stavby - začátek	km 343,459 (ev.stan. km 343,447)
- konec	km 347,308
Rekonstrukce stanic	1
Nové zastávky	1
Obousměrný autoblok	3,9 km
Nové elektronické SZZ	1 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	17 ks
Elektrický ohřev výměn	10 ks
Zřízení koleje UIC 60	6,12 km
Zřízení koleje 49 E1	2,41 km

Zřízení výhybek UIC 60	7 ks
Zřízení výhybek ostatní	5 ks
Odkopávky na železničním spodku	32 433 m ³
Násypy	7 507 m ³
Zřízení nástupiště (délka hrany)	240 m
Nástupištní přístřešky	2 ks
Přestavba železničních mostů	1 ks
Nová lávka pro pěší	2 ks
Přestavba železničních propustků	2 ks
Nová zárubní zeď	2 ks
Úpravy TV – stavební část (v délce koleje)	10,6 km
Celkové nároky na zábor pozemků :	
- trvalý	5 075 m ²
- dočasný do 1 roku	10 663 m ²
- dočasný nad 1 rok	12 688 m ²
Nárok na zábor ZPF	
- trvalý	3 139 m ²
- dočasný do 1 roku	0 m ²
ÚVMŽST - převod na SŽDC	104 083 m ²

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

Stávající odběr areálu Správy tratí z TS22kV MTH (TS v majetku Areál Plzeň s.r.o.)

Popis vývodu	Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Výpravní budova	rozvaděč RH 01	47,8 kW	0,70	33,5 kW
osvětlení stanice	stožáry v kolejišti	15,7 kW	0,85	13,4 kW
objekt RSM (SSZT)	kabelová skříň KS05	17,2 kW	0,70	12,0 kW
Reléovka, ZZEE	rozvaděč R06	11,5 kW	0,70	8,0 kW
Provozní budova TO	rozvaděč RH01	24,1 kW	0,70	16,9 kW
Hala TO	rozvaděč R01	22,1 kW	0,60	13,2 kW
Buňka SSZT	rozvaděč R03	15,5 kW	0,70	10,8 kW
Garáže	Kabelová skříň KS11	14,5 kW	0,50	7,2 kW
Sklad nebezpečného odpadu	Kabelová skříň KS10	12,0 kW	0,70	8,4 kW
Kovárna TO	rozvaděč R07	19,3 kW	0,50	9,6 kW
Sklad hala	rozvaděč R12	32,1 kW	0,50	16,1 kW
Celkem		231,7 kW	0,58	133,8 kW

Stávající odběr areálu OTV z TS22kV (TS OTV Koterov, v majetku SŽDC s.o.)

Popis	Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Garáže pod OTV	kabelová skříň KS01	80,4 kW	0,60	48,2 kW
Budova OTV	rozvaděč RH01	78,8 kW	0,80	63,1 kW
Přístřešek pro MVTV u OTV	kabelová skříň KS03	59,4 kW	0,70	41,6 kW
budova ČD RSM	rozvaděč RH	47,2 kW	0,65	30,7 kW
Celkem		265,8 kW	0,56	148,4 kW

Energetická bilance nových odběrů z TS22kV Koterov (nová TS v majetku SŽDC, s.o.)

Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Stávající odběr z TS22kV MTH	231,7 kW	0,58	133,8 kW
Stávající odběr z TS22kV OTV	265,8 kW	0,56	148,4 kW

Nová SpS Slovany, vlastní spotřeba		40,0 kW	0,63	25,0 kW
nové zab.zař. UNZ		30,0 kW	0,80	24,0 kW
nová sděl.zař.		8,0 kW	0,63	5,0 kW
nové osvětlení - budějovické zhlaví		8,7 kW	1,00	8,7 kW
nové osvětlení - plzeňské zhlaví		3,6 kW	1,00	3,6 kW
odpočet staré zab.zař. (SSZT a reléovka)		-28,7 kW		-20,1 kW
odpočet staré osvětlení		-15,7 kW		-13,4 kW
Vlastní spotřeba TS22kV Koterov		60,0 kW	0,80	48,0 kW
Celkem		603,3 kW	0,60	363,0 kW

Realizací stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ nejsou dotčeny objekty vyžadující dodávky tepla či teplé užitkové vody. Vytápění nové provozní budovy v ŽST Plzeň-Koterov je řešeno přímotopy. Ohřev užitkové vody bude zajištěn průtokovým ohřívačem. Pro stavbou nedotčené objekty se jejich bilance nemění.

c) celková spotřeba vody

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ bude vybudována nová provozní budova v ŽST Plzeň-Koterov. Nepředpokládá se zde trvané obsazení budovy provozními zaměstnanci. Sociální zařízení provozní budovy bude sloužit pracovníkům při občasné údržbě a servisu technologických zařízení. Předpokládaná bilance spotřeby vody nové provozní budovy SO 94-34-07 je:

Výpočet potřeby vody (dle vyhlášky 120/2011 Sb. MZ ČR)

průměrná denní potřeba vody $Q_p = 2 \cdot 56 = 112 \text{ l/ den}$

maximální denní potřeba vody $Q_m = 112 \cdot 1,5 = 168 \text{ l/ den}$

maximální denní potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV} = 60 \text{ l/ den}$

maximální dvouhodinová potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV/2h} = 20 \text{ l}$

Pro stavbou nedotčené objekty se bilance vody nemění.

d) odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov“ bude vybudována nová provozní budova v ŽST Plzeň-Koterov. Nepředpokládá se zde trvané obsazení budovy provozními zaměstnanci. Sociální zařízení provozní budovy bude sloužit pracovníkům při občasné údržbě a servisu technologických zařízení. Předpokládaná bilance splaškových a dešťových vod je:

SO 93-34-01 SpS Slovany, novostavba

Výpočet množství dešťových vod (dle ČSN 73 67 60)

ze střechy (plocha střechy 90 m²)

$Q_d \text{ střecha} = 0,0090 \cdot 250 \cdot 1,00 = 2,25 \text{ l/ s}$

SO 94-34-07 ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, novostavba

Výpočet množství splaškových vod pro jednu sekci (dle kapitoly vodovod)

maximální denní množství splaškových vod $Q_s = 252 \text{ l/ den}$

maximální hodinové množství splaškových vod $Q_s \text{ hod} = 31 \text{ l/ hod}$

Výpočet množství dešťových vod (dle ČSN 73 67 60)

ze střechy (plocha střechy 210 m²)

$Q_d \text{ střecha} = 0,021 \cdot 250 \cdot 1,00 = 5,25 \text{ l/ s}$

Pro stavbou nedotčené objekty se bilance odvodu splaškových vod nemění.

V rámci stavby nejsou zřizovány nové objekty, které by byly zdrojem soustředění dešťových vod. Nástupiště, přístřešky pro cestující a přístupové chodníky v zastávce Plzeň-Slovany jsou odvodněny na přilehlý terén a do stávající kanalizace.

Odvedení drenážních vod z kolejiště je řešeno obnovou stávajících odvodňovacích zařízení s odvedením vody do stávajících kanalizací. S ohledem na skutečnost, že stavba řeší rekonstrukci kolejiště

a doprovodných staveb ve stávající poloze, nepředpokládá se navýšení množství odváděných dešťových vod.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Realizací stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov“ se požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě nemění.

f) požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Realizací stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov“ se požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě nemění.

A.5 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti, z předpokládaného časového harmonogramu výstavby. Podrobnější postup realizace stavby je rozveden v části B.12 Zásady organizace výstavby.

zahájení realizace stavby:	10/2018
konec realizace stavby:	10/2020
předpokládaná délka realizace:	25 měsíců

A.6 Přehled výchozích podkladů

Přípravná dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov“ je zpracován na základě zadávacích podmínek a zadávací dokumentace veřejné odchodní soutěže stavby, kterou vydala Správa železniční dopravní cesty s.o. Návrh technické řešení projektu stavby vzešel z následující výchozích podkladů předaných zadavatelem:

- Zadávací dokumentace v rozsahu:
 - Výzva k podání nabídky na veřejnou zakázku ze dne 26. 05. 2014 č.j.: 7399/2014-SSZ-ÚE
 - Zadávací dokumentace
 - Směrnice generálního ředitele č. 20/2004, vydaná pod č.j.: 4124/04-OI dne 08.11.2004 s účinností od 01.12.2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ v platném znění
 - Směrnice GR č. 11/2006 ze dne 30.06.2006 ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, pod č.j.: 4117/2012, účinnost od 01.04.2012 v platném znění
 - Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu v platném znění
 - zákone č. 266/1994 Sb., vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah a vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah – vše v platném znění.
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“)
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“)

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly zpracovány a zajištěny podklady potřebné pro zpracování technického řešení a následné projednání dokumentace.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkumu
- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby, bodové pole zpracovalo SŽG Praha
- Předkategorizace materiálu žel. svršku
- Akustická studie

- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Korozní průzkum

A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ (investor SŽDC s.o.) je stavbou v realizaci s předpokládaným termínem ukončení v 04/2017. Na 5.stavbu uzlu Plzeň bezprostředně navazuje v prostoru konce stavby = před zhlavím lobežských kolejí. Do staveniště 1. stavby zasahují z 5. stavby kabelové trasy sdělovacího zařízení a silnoproudu, které budou ukončeny v Ústředním stavědle resp. ve výpravní budově.
- „I/20 Plzeň, Jasmínová – Jateční“ řeší přeložku silnice I/20 v nové trase. Z hlediska přípravy byl v roce 2016 zpracován Záměr projektu. S ohledem na skutečnost, že trasa přeložky silnice I/20 je v části stavby vedena v těsném souběhu s železniční tratí, byla v průběhu zpracování dokumentace provedena koordinace technického řešení obou staveb. Hloubka koordinace odpovídá stupni dokumentace, ve které se tyto stavby nacházejí.
- „III/180 19 Sušická ulice (úsek ul. Částkova – ul. Petřínská)“ řeší rekonstrukci části ulice Sušické. V současné době se zpracovává DUR této stavby. Technické řešení je koordinováno v prostoru přístupových chodníků k nové železniční zastávce Plzeň-Slovany.
- „Plzeň – České Budějovice, GSM-R“ (investor SŽDC s.o.). V současné době se zpracovává aktualizace přípravné dokumentace.

A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami.

PS (SO) xx-xx-xx

Význam jednotlivých dvojčíslí :

První dvojčíslí: lokalita (traťový úsek, žel. stanice)
 Druhé dvojčíslí: obor (profese, charakter stavby či zařízení)
 Třetí dvojčíslí: pořadové číslo PS nebo SO

Označení lokality stavby - první dvojčíslí:

92 ŽST Plzeň hl.n., kolejiště Lobzy
 93 kolejiště Lobzy – ŽST Plzeň-Koterov
 94 ŽST Plzeň-Koterov
 96 ŽST Plzeň-Koterov – ŽST Starý Plzenec

Označení PS a SO podle oboru - druhé dvojčíslí:

Druhotné dělení stavby na PS a SO bude podle jednotlivých profesních oborů. Dvojčíslí zároveň vyjadřuje skutečnost, zda se jedná o PS a nebo SO. Dvojčíslí začínající číslicí 0 znamená, že se jedná o provozní soubor. Dvojčíslí začínající číslicí 1-7 znamená, že se jedná o stavební objekt. Druhé číslo dvojčíslí udává obor.

Provozní soubory PS :

21 zabezpečovací zařízení
 22 sdělovací zařízení a DŘT
 23 silnoproudá technologie
 24 technologie zdvihadlích zařízení a ostatní technologie

Stavební objekty SO :

- 31 příprava území
- 32 komunikace a zpevněné plochy
- 33 železniční spodek a svršek, úrovnňová křížení, nástupiště
- 34 pozemní objekty, demolice, oplocení
- 35 trakční vedení a ukolejnění
- 36 silnoprůd
- 37 trubní vedení
- 38 mosty a inženýrské objekty, propustky
- 39 sdělovací vedení

Pořadové číslo PS a SO jednotlivého oboru v traťovém úseku nebo žel. stanici – třetí dvojčíslí :

Číslování PS a SO v jednotlivých traťových úsecích a stanicích bude vzestupně od 01. Seznam stavebních objektů a provozních souborů je členěn podle Směrnice GR ŠŽDC č.11 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

D. Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 94-21-01 ŽST Plzeň-Kotěrov, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 93-21-01 Plzeň hl.n.- Plzeň-Kotěrov, TZZ

PS 96-21-01 Plzeň-Kotěrov - Starý Plzenec, úprava TZZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů

PS 92-22-02.2 Kolejistiště Lobzy, úprava místní kabelizace

PS 93-22-01 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň-Kotěrov, úpravy TK

PS 93-22-02 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň-Kotěrov, úpravy DOK a ZOK ŠŽDC s.o.

PS 93-22-03 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň-Kotěrov, úpravy stávajících DK

PS 93-22-04 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň-Kotěrov, úprava DOK ČD-Telematika a.s.

PS 93-22-05 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň-Kotěrov, úprava přenosového systému

PS 94-22-01 ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy DOK a ZOK ŠŽDC s.o.

PS 94-22-02 ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy stávajících DK

PS 94-22-03 ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy DOK ČD-Telematika a.s.

PS 94-22-04 ŽST Plzeň-Kotěrov, místní kabelizace

PS 94-22-05 ŽST Plzeň-Kotěrov, přenosový systém pro EOv a osvětlení

PS 94-22-06 ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy TK

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 93-22-11 SpS Slovany, EZS

PS 93-22-12 SpS Slovany, sdělovací zařízení

PS 94-22-11 ŽST Plzeň-Kotěrov, telefonní zapojovač

PS 94-22-12 ŽST Plzeň-Kotěrov, přemístění ATÚ

PS 94-22-13 ŽST Plzeň-Kotěrov, ASHS

PS 94-22-14 ŽST Plzeň-Kotěrov, EZS

PS 94-22-15 ŽST Plzeň-Kotěrov, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

PS 93-22-21 Zastávka Plzeň-Slovany, rozhlasové zařízení

PS 93-22-22	Zastávka Plzeň-Slovany, informační zařízení
PS 93-22-23	Zastávka Plzeň-Slovany, kamerový systém
PS 93-22-24	SpS Slovany, kamerový systém
PS 94-22-20	ŽST Plzeň-Koterov, kamerový systém

D.2.4 Rádiové spojení

PS 94-22-32	ŽST Plzeň-Koterov, úprava TRS
PS 94-22-33	ŽST Plzeň-Koterov, úprava MRTS

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 93-22-41	Ústřední stavědlo Plzeň-ŽST Plzeň-Koterov, DDTS
-------------	---

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 93-22-50	SpS Slovany, DŘT
PS 93-22-51	Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, doplnění DŘT
PS 93-22-53	Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT
PS 94-22-50	ŽST Plzeň-Koterov, TS 22/0,4kV TB, DŘT

D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 93-23-01	SpS Slovany, rozvodna 25 kV 50 Hz, technologie
PS 93-23-02	SpS Slovany, rozvodna 25kV 50Hz, systém kontroly a řízení
PS 93-23-03	SpS Slovany, vlastní spotřeba, technologie
PS 93-23-04	SpS Slovany, vnější uzemnění

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 93-23-05	Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, doplnění technologie
PS 94-23-01	ŽST Plzeň-Koterov, TS 22/0,4 kV, technologie - část SŽDC s.o.
PS 94-23-02	ŽST Plzeň-Koterov, TS 22/0,4 kV, technologie - část ČEZ a.s.
PS 94-23-03	ŽST Plzeň-Koterov, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

E. Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 93-33-01	Lobzy - Plzeň-Koterov, železniční svršek
SO 93-33-11	Lobzy - Plzeň-Koterov, železniční spodek
SO 93-33-31	Lobzy - Plzeň-Koterov, výstroj trati
SO 94-33-01	ŽST Plzeň-Koterov, železniční svršek
SO 94-33-11	ŽST Plzeň-Koterov, železniční spodek
SO 94-33-31	ŽST Plzeň-Koterov, výstroj trati
SO 96-33-01	Plzeň-Koterov - Starý Plzenec, železniční svršek
SO 96-33-11	Plzeň-Koterov - Starý Plzenec, železniční spodek
SO 96-33-31	Plzeň-Koterov - Starý Plzenec, výstroj trati

E.1.2 Nástupiště

SO 93-33-21	Zastávka Plzeň-Slovany, nástupiště
SO 94-33-21	ŽST Plzeň-Koterov, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 94-33-41	Úrovňový přechod v ev. km 344,390 – zrušení
-------------	---

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 93-38-01	Železniční most v km 346,013 (ev. km 346,031) trati Č. Budějovice – Plzeň
SO 93-38-03	Lávka pro pěší v km 349,946 trati Č. Budějovice - Plzeň
SO 93-38-04	Rampa na přístupové komunikaci k zast. Plzeň-Slovany
SO 93-38-31	Železniční propustek v km 346,993 (ev. km 347,011) trati Č. Budějovice - Plzeň
SO 93-38-51	Zárubní zeď km 346,780 - 346,960
SO 93-38-52	Zárubní zeď km 347,160 - 347,310
SO 94-38-01	Lávka pro pěší v km 344,374 trati Č. Budějovice – Plzeň
SO 94-38-31	Železniční propustek v km 344,658 (ev. km 344,635) trati Č. Budějovice - Plzeň

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 93-36-08	Přeložka kabelu vn 22kV ČEZ Distribuce v km 347,024
SO 93-36-03	Přeložka kabelu PMDP v km 346,331
SO 94-36-06	Přeložka kabelu vn 22kV ČEZ Distribuce v km 345,924
SO 94-36-05	Přeložka kabelu vn 22kV ČEZ Distribuce v km 345,875
SO 94-36-09	Přeložka kabelu nn ČEZ Distribuce v km 344,412
SO 94-36-14	Přeložka kabelu SVSMP v km 344,411
SO 94-39-01	ŽST Plzeň-Koterov, úpravy kabelů CETIN a.s.
SO 94-39-03	ŽST Plzeň-Koterov, úpravy kabelů Správa informačních technologií města Plzně
SO 94-39-04	ŽST Plzeň-Koterov, úpravy kabelů Dial Telecom a.s.
SO 94-39-05	ŽST Plzeň-Koterov, úpravy kabelů T-Mobile Czech Republic a.s.
SO 94-39-06	ŽST Plzeň-Koterov, úpravy kabelů Vodafone Czech Republic a.s.
SO 93-31-41	Lobzy - Plzeň-Koterov, terénní úpravy a příprava území
SO 93-31-71	Lobzy - Plzeň-Koterov, úprava stávajících komunikací
SO 94-31-41	ŽST Plzeň-Koterov, terénní úpravy a příprava území
SO 94-31-71	ŽST Plzeň-Koterov, úprava stávajících komunikací

E.1.6 Potrubní vedení

SO 93-37-21.1	Dešťová kanalizace v km 346,993
SO 93-37-21.2	Odvodnění zpevněných ploch v km 346,780 - 346,960
SO 93-37-21.3	Úprava kanalizace v km 346,013
SO 93-37-23	Zast. Plzeň-Slovany, odvodnění prostoru rampy nástupiště
SO 94-37-02	ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, přípojka vody
SO 94-37-03	Přeložka vodovodu SŽDC v km 345,800
SO 94-37-23	ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, vsakovací jímka dešťových vod
SO 94-37-24	ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, splašková kanalizace
SO 94-37-26	Odvodnění lávky pro pěší v km 344,380 - Vodárna Plzeň

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 93-32-01	SpS Slovany, příjezdná komunikace
SO 93-32-02	Úprava chodníku v km 346,013
SO 93-32-03	Zastávka Plzeň-Slovany, přístupové komunikace
SO 93-32-04	Úprava zpevněných ploch v km 346,780 - 346,960
SO 94-32-01	Lávka pro pěší v km 344,374 trati České Budějovice - Plzeň, přístupové komunikace
SO 94-32-02	ŽST Plzeň-Koterov, provozní budova, zpevněné plochy

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 93-33-61	Zastávka Plzeň-Slovany, kabelovod
-------------	-----------------------------------

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 93-34-01	SpS Slovany, novostavba
SO 94-34-07	ŽST Plzeň-Kotěrov, provozní budova, novostavba
SO 94-34-70	ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy oplocení

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 93-34-30	Zast. Plzeň-Slovany, přístřešky pro cestující
-------------	---

E.2.4 Orientační systém

SO 93-34-21	Zastávka Plzeň-Slovany, orientační systém
-------------	---

E.2.5 Demolice

SO 94-34-60	ŽST Plzeň-Kotěrov, demolice
-------------	-----------------------------

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 93-35-01	Lobzy – Plzeň-Kotěrov, trakční vedení
SO 93-35-02	Lobzy – Plzeň-Kotěrov, připojení SpS Slovany na trakční vedení
SO 93-35-30	Lobzy – Plzeň-Kotěrov, úpravy ZOK
SO 94-35-01	ŽST Plzeň-Kotěrov, trakční vedení
SO 94-35-02	ŽST Plzeň-Kotěrov, připojení transf. na trakční vedení
SO 94-35-30	ŽST Plzeň-Kotěrov, úpravy ZOK
SO 96-35-01	ŽST Plzeň-Kotěrov - Starý Plzeňec, trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 94-36-03	ŽST Plzeň-Kotěrov, EOY
-------------	------------------------

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO

SO 93-36-01	Ústřední stavědlo - Plzeň-Kotěrov, kabel 22kV SŽDC
SO 93-36-04	SpS Slovany, přípojka nn
SO 93-36-05	SpS Slovany, DOUO
SO 93-36-06	Zast. Plzeň-Slovany, kabelový rozvod nn a osvětlení
SO 94-36-01	ŽST Plzeň-Kotěrov, kabelový rozvod nn a osvětlení
SO 94-36-02	ŽST Plzeň-Kotěrov, DOUO
SO 94-36-07	Lávka pro pěší v km 344,385 trati České Budějovice - Plzeň, osvětlení

E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 93-35-20	Lobzy – Plzeň-Kotěrov, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 94-35-20	ŽST Plzeň-Kotěrov, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 96-35-20	ŽST Plzeň-Kotěrov - Starý Plzeňec, ukolejnění vodivých konstrukcí

A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

a) zdůvodnění nezbytnosti stavby

Traťový úsek Plzeň hl.n. – Plzeň-Kotěrov je součástí železniční trati celostátní České Budějovice – Plzeň hl.n., která je zařazena do systému TEN-T. Stávající silná osobní doprava příměstského charakteru i dálková doprava mají potenciál k dalšímu rozvoji, nákladní doprava se v současné době odehrává cca 5 páry vlaků denně, a to jak se zátěží mezi vlakovými stanicemi Plzeň a České Budějovice, tak přepravou ucelených vlaků s uhlím. Zařazení tratě do sítě TEN-T však očekává další významný nárůst nákladní dopravy.

Stavba „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ je součástí staveb rekonstrukce celého železničního uzlu Plzeň. Ve spojení s ostatními stavbami Uzlu Plzeň bude tvořit jeden komplexní celek moderní železniční uzlové stanice

b) údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících v nové železniční zastávce Plzeň-Slovany. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek ztraktivnění osobní železniční dopravy a případné následné zvýšení počtu cestujících a tržeb.

c) zdůvodnění umístění stavby

Z hlediska umístění stavby v území, stavba důsledně sleduje dnešní železniční trať. Stavba je v souladu se zpracovými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

A.10 Členění přípravné dokumentace

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ ČÁST

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí
 - B.3.2 Zpracování připomínek z procesu EIA
 - B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
- B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání – dokladováno v části D.1 až D.4
- B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B.10 Neobsazeno
- B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.12 Organizace výstavby

C. SITUACE STAVBY

- C.1.1 Přehledná situace oblasti stavby
- C.1.2 Celková situace stavby
- C.2 Koordinační situace stavby
- C.3 Výkresy architektonického řešení stavby
- C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
- C.5 Snímek katastrální mapy – dokladováno v části I.

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
- D.1.3 - D.1.6 Neobsazeno

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Kabelizace místní a dálková, včetně přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, AZS,...)

- D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)
- D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GMS-R)
- D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- D.3.2 – D.3.3 Neobsazeno
- D.3.4 Technologie trakčních spínacích stanic
- D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn
- D.3.6 – D.3.8 Neobsazeno

D.4 Ostatní technologická zařízení

- D.4.1 – D.4.2 Neobsazeno

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

- E.1.1 Železniční svršek a spodek
- E.1.2 Nástupiště
- E.1.3 Železniční přejezdy
- E.1.4 Mosty, propustky a zdi
- E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
 - E.1.5.1 - E.1.5.3 Neobsazeno
 - E.1.5.4 Úpravy, přeložky jiných el. vedení a osvětlení
 - E.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení
 - E.1.5.6 Ostatní
- E.1.6 Potrubní vedení
- E.1.7 Neobsazeno
- E.1.8 Pozemní komunikace
- E.1.9 Kabelovody
- E.1.10 Neobsazeno

E.2 Pozemní stavební objekty

- E.2.1 Pozemní objekty budov
- E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
- E.2.3 Neobsazeno
- E.2.4 Orientační systém
- E.2.5 Demolice

E.3 Trakční a energetická zařízení

- E.3.1 Trakční vedení
- D.3.2 – D.3.3 Neobsazeno
- E.3.4 Ohřev výměn
- E.3.5 Neobsazeno
- E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO
- E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
- E.3.8 Neobsazeno

F. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Dokladováno v části B.12 Organizace výstavby

G. NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

- G.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.2 Náklady PS a SO

G.2 Ekonomické hodnocení

H. DOKLADY

- H.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování dokumentace
 - H.1.1 Geotechnický průzkum
 - H.1.2 Ověření stávajících inženýrských sítí
 - H.1.3 Korozní měření
 - H.1.4 Hydrotechnické výpočty
- H.2 Doklady z projednání během zpracování dokumentace
 - H.2.1 Doklady z výrobních porad
 - H.2.2 Komplexní vyjádření projektanta k připomínkám
- H.3 Vyjádření správců inženýrských sítí
- H.4 Doklady z projednání s orgány státní správy, organizacemi
- H.5 Doklady z projednání s vlastníky dotčených pozemků a nemovitostí

I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Geodetické a mapové podklady