



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

ČISTOPIS 09/2020

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:  SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s. o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město		Korespondenční adresa: Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9		
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		 METROPROJEKT		Souprava číslo:
HIP: Ing. Václav Křivánek tel.: +420 296 154 330 Specialista profese: Ing. Miroslav Halama Stupeň: DUR	Podpis:  	Název a účel díla: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)		
Zpracovatelské středisko: S-60 tel.: +420 296 154 247 Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama	Podpis:  	Název části díla: SOUHRNNÁ ČÁST ORGANIZACE VÝSTAVBY		B B.12
Vypracoval: Hana Ranochová Kontroloval: Ing. Miroslav Halama Skart. znak: V20/2041 Datum: 09/2020 Počet formátů: 46xA4	Podpis:  	Název přílohy: Časový postup prací IČD: 17 7062 02 12 01 00		Číslo desek.: Číslo příl.: 300

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 Identifikace stavby.....	3
1.2 Identifikace investora a projektanta	3
1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati.....	4
1.4 Skutečná koncepce a rozsah 2.stavby Modernizace trati.....	4
2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY	5
2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby	5
2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ, KÚ, staničení, TÚ, DÚ.....	6
2.3 Základní údaje a podmínky výstavby	7
2.4 Zásady stavební technologie.....	8
2.5 Zásady dopravní technologie	10
2.6 Zásady zabezpečovacího zařízení	11
2.7 Zásady práce na trakčním vedení.....	12
3. STAVEBNÍ POSTUPY	13
3.1 1.Etapa – 1.úsek, odb.N.Hospoda (mimo)-Nýřany (1.část vč.).....	13
3.1.1 Přípravné práce	13
3.1.2 Hlavní stavební práce – 1.Etapa	14
3.1.1 1a.Etapa – propojení KT	15
3.1.2 Dokončovací práce	16
3.2 2.Etapa – 2.úsek, Nýřany (2.část vč.)-Chotěšov (mimo).....	16
3.2.1 Přípravné práce	16
3.2.1 2a.Etapa – napojení H.Huti	17
3.2.2 Hlavní stavební práce – 2.Etapa	18
3.2.3 Dokončovací práce	19
4. ŘÁDKOVÉ HARMONOGRAMY VÝSTAVBY.....	20
4.1 Řádkový harmonogram výstavby – Příprava, Stavba	21
4.2 Řádkový harmonogram výstavby – Stavba, Etapy.....	23
5. ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ.....	25
5.1 Příspěvek do záznamu ze Vstupního jednání 15.02.2017, část OV	25
5.2 Záznam jednání DPT, OV a Kolejí, 29.03.2017	29
5.3 Příspěvek do záznamu z jednání OV, ZZ, Sděl.z. a TV, 18.07.2017.....	31
5.4 Záznam jednání OV, ZZ a DPT, 04.09.2017.....	34
5.5 Pořadí staveb, staničení - Stanovisko investora, 07.03.2018.....	38
5.6 Vyjádření k dokumentaci DUR - O12, 24.05.2018.....	41
5.7 Připomínky k dokumentaci DUR - O6, 25.05.2018	42
5.8 Pořadí k dokumentaci DUR – OŘ Plzeň, 01.06.2018.....	43

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: DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)
dle bývalé drážní terminologie PD (přípravná dokumentace)

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: Hostovice, 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-Skvřany (mimo) – Nýřany – Zbůch (mimo)

Dopravny a zastávky: stanice: Vejprnice, Nýřany
zastávka: Tlučná

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 úrovněového 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).

1.4 Skutečná koncepce a rozsah 2.stavby Modernizace trati

Na základě dotazu projektanta na pořadí staveb a jejich zavázání do ŽUP bylo HIS sděleno následující. Od původní koncepce Zadání projektové přípravy (ve stupni DUR) 1. a 2.stavby, kde 1.stavba navazovala na dokončenou 3.stavbu ŽU Plzeň (ŽUP), tzv. Přesmyk domažlické trati a na ní pak 2.stavba, došlo k obrácenému pořadí. Na 3.stavbu ŽUP naváže 2.stavba a teprve ve výhledu bude napojena 1.stavba. Místem napojení bude, po dokončení 3.stavby ŽUP odb.Nová Hospoda (mimo), která napojením 2.stavby změní částečně svojí konfiguraci a umístění.

Jako důvod změny HIS uvedl požadavek zprovoznění trakce již jako součást 2.stavby (napájení z TT Doudlevce), tedy dříve, než bude realizována 1. a 3.stavba modernizace domažlické trati. Tato změna by měla být zahrnuta až do dalšího stupně dokumentace, do DSP.

2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby

Hlavní milníky přípravy a výstavby jsou termíny (většinou orientační) navržené projektantem.

Projekční příprava v rámci DUR

připomínkové řízení pro DUR	02.04.19-31.05.19
čistopis I. dokumentace DUR	01.05.2019
inženýrská činnost pro ÚR	26.02.18-03.03.20
činnost pro dokumentaci EIA	30.04.-30.09.2019
stanovisko EIA	01.11.2019
zapracování připomínek EIA do DUR	02.11.-31.12.2019
čistopis II. dokumentace DUR	01.01.2020

Získání ÚR

01.04.2020

zhotovení dokumentace DSP	02.09.19-30.09.20
inženýrská činnost pro SP	01.06.20-01.02.21
připomínkové řízení	31.09.20-29.11.21
čistopis dokumentace DSP	30.11.2021

Získání SP

01.03.2022

soutěž na dodavatele	02.03.-27.06.2022
vyhlášení dodavatele	28.06.2022
uzavření smlouvy s dodavatelem	16.08.2022
předání staveniště dodavateli a zahájení prací na ZZ	30.08.2022

1.Etapa (Plzeň (mimo)-Nýřany (vč.1.část)

04.10.22-28.08.2023

přípravné práce	04.10.21-27.02.23
hlavní stavební práce (výluky)	28.02.-03.07.2023
1a.Etapa (propojení KT)	20.06.-03.07.2023
dokončovací práce	04.07.-28.08.2023

2.Etapa (Nýřany (vč.2.část)-Chotěšov (mimo))

18.04.23-02.04.24

přípravné práce	18.04.-03.07.2023
hlavní stavební práce (výluky)	04.07.-27.11.2023
2a.Etapa (napojení Heřmanovy Huti)	04.07.-28.08.2023
dokončovací práce	28.11.23-02.04.24

Upozornění: Navržené termíny a doba výstavby mohou doznat změny (prodloužení) z důvodů průtahů projednávání (získávání souhlasů a smluv v rámci inženýrské činnosti) ze strany místních orgánů a organizací a majitelů pozemků a nemovitostí.

2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ, KÚ, staničení, TÚ, DÚ

Stavební úseky

Řešená trať je rozdělena na Stavební úseky, které v ose řešené trati představují dělení na úseky traťové a staniční:

- **22;** úsek Nová Hospoda – Vejprnice (mimo)
- **23;** žst. Vejprnice
- **24;** úsek Vejprnice (mimo) – Nýřany (mimo)
- **25;** žst. Nýřany (vč. napojení na trať směr Heřmanova Huť)
- **26;** úsek Nýřany (mimo) – Chotěšov (mimo)
- **27;** výh. Chotěšov (jedná se pouze o navázání TZZ do SZZ)

V čísle objektů se číslo stavebního úseku vyskytuje jako první dvojčíslí. Objekty vztahující se k celému úseku trati Plzeň-Chotěšov (resp.Plzeň hl.n. až Stod) tedy objekty celotraťového významu mají číslo stavebního úseku 29 (DOZZ, dálková kabelizace, rádiové spojení, dálková kontrola a ovládání sděl.zař. a dálková DŘT a výstroj trati). Objekty ležící částečně nebo úplně mimo vlastní modernizaci trati mají číslo stavebního úseku 99 (kácení zeleně, sadové úpravy, úpravy VB v Domažlicích).

Staničení

V projektové dokumentaci je použito Nové staničení (zkratka **n.**), které navazuje na staničení 3.stavby Železničního uzlu Plzeň (ŽUP) tzv. Přesmyk domažlické trati. Toto staničení vyrovnává a uvádí do normového stavu staničení stávající, které je mnohdy zatíženo abnormálními hektometry. Rozdíl mezi staničením stávajícím a novým je cca 6,050 km.

Vedle nového stavebního staničení je v dokumentaci stále používáno i Staničení evidenční (zkratka **ev.**), které platí pro stávající mostní objekty (mosty, propustky) a úrovněvé přejezdy. Toto staničení se zatím objevuje v názvech Stavebních objektů s tím, že změna na staničení Nové bude ještě záležitostí dalších jednání s investorem, zejména s ohledem na značení a identifikaci objektů pro podání žádosti o Územní rozhodnutí.

Pro některé objekty (např. nové podchody či mosty, či navázání na stávající stav) je pro orientaci v umístění (např. ve schématech) uváděno navíc Staniční stávající (zkratka **st.**).

Ohraničení stavby

- ZÚ = n.km 108,530;** navazuje na 3.stavbu ŽUP (Přesmyk domažlické trati)
= st.km 114,582; Nová Hospoda
výhledově bude v této oblasti napojena 1.stavba nové dvoukolejné trati
- KÚ = n.km 121,002;** navazuje na stávající trať před zast.Zbůch
= st.km 127,048;
výhledově bude trať napojena na 1.stavbu nové dvoukolejné trati

Stavební postupy

Z hlediska stavebních postupů jsou sledovány dva úseky, které odpovídají dvěma etapám:

- **1.úsek = 1.Etapa;** odb.Nová Hospoda (mimo) – žst.Nýřany (1.část včetně),
n.km 108,530 – n.km 117,100 (st.km 114,582 – st.km 123,152)
- **2.úsek = 2.Etapa;** žst.Nýřany (2.část včetně) – výh.Chotěšov (mimo)
n.km 117,100 – n.km 121,002 (st.km 123,152 – st.km 127,048)

Úseky trati

Traťový úsek (TÚ) v ose celostátní trati č.180 (číslo dle JŘ) je č.0301. V ose trati regionální 181 (dle JŘ) je TÚ č.0311.

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

DÚ	staničení		úseky
<u>Celostátní trať</u>			
04	111,782	116,720	Plzeň-Jižní předměstí-Vejprnice
C1	116,720	117,647	žst. Vejprnice

Název akce: Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr.SNR, 2.stavba, Plzeň (mimo)-Nýřany-Chotěšov (mimo)

str. 6/46

Vypracoval: Hana Ranochová

Identifikační číslo dokumentu:

17	7062	02	12	00	00	300
----	------	----	----	----	----	-----

Změna: -

06	117,647	122,685	Vejprnice-Nýřany
D1	122,685	123,590	žst. Nýřany
08	123,590	129,466	Nýřany-Chotěšov u Stoda
E1	129,466	130,379	vých. Chotěšov u Stoda

Regionální trať

02	0,028	9,470	Nýřany-Heřmanova Huť
B1	9,470	9,654	dD3 Heřmanova Huť

2.3 Základní údaje a podmínky výstavby

- 2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Chotěšov (mimo) je součástí souboru staveb Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN, spojujících centrum Plzně (z hl.n.) s oblastí příhraničního regionu Furth im Wald.
- Číslo ISPROFINu 2.stavby, Plzeň (mimo)-Chotěšov (mimo) je **327 321 4901**.
- Termín začátku stavby je umístěn do **06/2022**. Důvodem je nutný čas na dokončení projektové přípravy (dokončení DUR vč.dokumentace tzv. „malé“ EIA a zhotovení DSP), vydání ÚR a SP, zhotovení dokumentace pro soutěž na dodavatele stavby, její vlastní průběh a výběr dodavatele. Měsíc červen je zároveň prvním měsícem projekčních příprav dodavatele na zabezpečovacím zařízení, pro jehož celkovou přípravu do termínu instalace je nutná doba cca 10 měsíců.
- Doba výstavby je rozvržena na cca 1,5 roku:
 - vč.přípravných a dokončujících prací (a dvou zimních období) od 09/2021 do 03/2023 (19 měsíců),
 - hlavní stavební práce jsou navrženy na jednu stavební sezonu od 03 do 11/2022 (9 měsíců).
- K době výstavby je nutné znovu dodat upozornění, že termín začátku se může oddálit. Důvodem mohou být průtahy při projednávání s místními orgány a organizacemi a ze strany majitelů pozemků a nemovitostí při získávání kladných stanovisek, souhlasů a smluv.
- Přes zimní měsíce (prosinec, leden, únor) budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, během této doby však mohou probíhat Přípravné práce týkající se zejména výřezů křovin a kácení stromů či výstavby staveništních komunikací. Dto mohou probíhat Dokončovací práce, zejména zkušební a ověřovací provoz a odstraňování vad a nedodělků.
- Přípravné práce v délce 3 měsíce (vč. Zimního období 6) jsou převážně klasického charakteru (kácení, příp.sejmutí ornice, staveništní komunikace, drobné zemní práce, úpravy ploch ZS) s doplněním stavební činnosti na nutné přeložky Inženýrských sítí (IS).
- Koncepčně je rekonstrukce (charakterem ne modernizačních, ale optimalizačních úprav) jednokolejné trati navržena provádět za plné výluky po polovinách (na dvě etapy), kdy dělicím bodem je vždy částečně provozovaná žst.Nýřany.
- **1.Etapa** zahrnuje 1.úsek odb.Nová Hospoda (mimo) – žst.Nýřany (1.část včetně),
 - součástí je podetapa 1a, kdy na konci 1.Etapy dochází k výluce pro napojení areálu
- **2.Etapa** zahrnuje 2.úsek žst.Nýřany (2.část včetně) – žst.Stod (mimo),
 - součástí je podetapa 2a, kdy na začátku 2.Etapy probíhá výluka přípojně trati směr H.Huť.
- Přesah do r.2023 není z pohledu stavby a provozu zásadní, protože se týká dokončovacích prací.
- Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků je dle získaných informací o sousedních stavbách následující:
 - „**Uzel Plzeň 3.stavba - přesmyk domažlické trati**“ – stavba byla zahájena v r.2017 s dokončením v r.2019; stavba (ve směru na Domažlice) končí, po úseku přeložky se zastávkou Pl.Skvrňany, v nové odb.Nová Hospoda svedením dvou kolejí do jedné; časově a prostorově není s 2.stavbou modernizace Plzeň-Domažlice v kolizi, 2.stavbě předchází, což je podmínka její realizace.
 - „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st. hranice SRN, **1. stavba, nová trať Plzeň (mimo)-Stod (včetně)**“ – stavba byla v úrovni zpracování dokumentace DUR, ZP a EIA vypsána ve stejném období jako 2.stavba s tím, že obě stavby mají projekčně svoje postupy koordinovat a každá z nich musí být samostatně realizovatelná; v průběhu této činnosti bylo zadavatelem upřesněno, že 2.stavba bude provedena jako první a na ní teprve naváže 1.stavba; 1.stavba je nejprve navržena jako jednokolejná

včetně dvoukolejného žel.spodku a spodní stavby mostních objektů a teprve v dalším výhledu zdvoukolejněna; realizace 1.stavby je s ohledem na proces EIA předpokládána v letech 2023-2025; časově a prostorově není s 2.stavbou modernizace Plzeň-Domažlice v kolizi, 2.stavba 1.stavbě předchází.

- „**Revitalizace a elektrizace trati Nýřany-Heřmanova Hut**“ – projektová příprava bude teprve zahájena; hlavním účelem této stavby je zavedení regionální linky v úseku H.Huť-Nýřany-Plzeň-Nepomuk v elektrické trati; realizace stavby je předpokládána v letech 2022-2024; časově (r.2022) a prostorově (napojení v žst.Nýřany) je na styku (v kolizi) s 2.stavbou modernizace Plzeň-Domažlice; projekční příprava včetně technické a časové návaznosti se musí přizpůsobit 2.stavbě.

2.4 Zásady stavební technologie

- Řešený úsek 2.stavby je délky cca 12,5 km a z hlediska stavebních postupů je rozdělen na dva úseky (odpovídá etapizaci – viz předchozí kapitola):
 - 1.úsek; odb.Nová Hospoda (mimo) – žst.Nýřany (1.část včetně), dl.cca 8,6 km,
 - 2.úsek; žst.Nýřany (2.část včetně) – žst.Stod (mimo), dl.cca 3,8 km.
- **1.úsek** stavby je, co do rozsahu (počtu stavebních objektů a provozních souborů) větší, ale z pohledu trvání stavby kratší (dlouhodobá výluka v délce 4 kalendářních měsíců) o jeden měsíc než úsek druhý (viz další odrážka),
 - vlastní stavební činnost (kolejová rekonstrukce) má začátek v oblasti za odb.N.Hospoda v st. km 114,582 (n. km 108,530)
 - součástí optimalizovaného úseku jsou:
 - rekonstrukce žst.Vejprnice (demontáž celého kolejiště pěti průjezdných a jedné kusé koleje včetně všech čtyř úrovnových nástupišť a montáž v rozsahu tří dopravních kolejí, jedné manipulační kusé a dvou vnějších nástupišť včetně železničního spodku s odvodněním a podchodu),
 - nová poloha zast.Tlučná,
 - rekonstrukce plzeňského zhlaví vč.poloviny žst.Nýřany (demontáž 7 dopravních a manipulačních kolejí a jedné kusé včetně jednoho úrovnového nástupiště a montáž v rozsahu 5 nových kolejí, vnějšího a ostrovního nástupiště včetně železničního spodku s odvodněním a novým podchodem; součástí je nové napojení Kontejnerového terminálu),
 - rekonstrukce všech mostních objektů (7 mostů vč.podchodu, 8 propustků), 2 přejezdy budou zrušeny a nahrazeny novým podchodem, zbývající 3 přejezdy budou rekonstruovány.
- **2.úsek** je navržen na dobu 5 kalendářních měsíců, a to s ohledem na realizaci mostních objektů
 - vlastní stavební činnost (kolejová rekonstrukce) má začátek v žst.Nýřany před VB napříč celým kolejištěm a končí cca 0,6 km před stávající zast.Zbůch (dl.cca 3,8 km),
 - součástí optimalizovaného úseku jsou:
 - rekonstrukce domažlického zhlaví vč.poloviny žst. Nýřany (demontáž 8 dopravních a manipulačních kolejí a dvou kusých včetně jednoho úrovnového nástupiště a montáž v rozsahu 5 nových průjezdných kolejí a dvou kusých včetně železničního spodku s odvodněním; součástí je i nové napojení vleček DIOSS Nýřany a Likona,
 - rekonstrukce všech mostních objektů (4 mostů, 3 propustků), 2 přejezdy budou rekonstruovány.
- Délka stavebních postupů v jednotlivých stavebních úsecích je navržena na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (rekonstrukce či novostavby mostních objektů).
- Dokončující práce spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním a ověřovacím provozu.
- Pracovní doba (směna)
 - se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod,
 - práce v noci projektant obecně nedoporučuje, z hlediska vyloučení provozu na trati a relativně dostatečnému času na stavební a technologické práce není nutné s nočními pracemi ani kalkulovat.
- Přístupy na stavbu jsou podrobněji zpracovány a popsány v příloze 100 Technická zpráva a zmapovány v přílohách 201 Přehledná situace a 202 až 204 Koordinační situace.

- **Hlavní zařízení staveniště (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 m², 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 m², určitou nevýhodou může být obtížnější napojení na přívod el.energie a datových přípojek.
- **Montážní základna** – pro umístění areálů jsou možné 2 lokality:
- 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 kolejiště 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 m² (st.km 117,060; n.km 111,005), část b) o ploše cca 680 m² (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 kolejiště domažlické části stanice s ohraničením ul.Nádražní; plocha je o velikosti cca 2 400 m² (st.km 123,450; n.km 117,405).
- **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 m³,
- **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 m² (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 m² (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 m² 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 kolejiště od Nákladového obvodu ve vlastnictví ČD; z uvedených variant je k dispozici plocha cca 3460 m²) 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 úrovněvý 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.
- **Dopravní opatření** na veřejných silničních komunikacích jsou v OV součástí příl.č.100 Technické zprávy a v rámci Souhrnných částí i budoucí samostatné dokumentace části B.13 DIO, kde budou texty doplněny o situace objízdných tras,
- jedná se zejména o uzavírky či omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty a na železničních přejezdech,

- v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na této komunikaci,
- nejčastěji využívanými komunikacemi budou v úseku trati silnice II/203 (pro celý 1.úsek 1.Etapy) a II/180 (pro 2.úsek 2.Etapy, i když ne jako souběžná komunikace, ale jako silnice s napojením konce stavby),
 - na začátku stavby, v oblasti Plzně Skvrňany a Nová Hospoda, budou kromě II/203 (ul.Vejprnická) nejvíce využívanými komunikacemi silnice I/26 (ul.Domažlická) a spojnice mezi uvedenými - ul.Regensburská a Dopravní,
 - v oblasti Vejprnic (kromě II/203 - ul.Plzeňská a Tlučenská) jsou to ulice Mírová, Podmostní, Tylova, Nádražní, Línská, Polní a Tyršova (III/2032) s propojením na I/26,
 - oblast obce Tlučná (opět kromě II/203 - ul.Hlavní) ulice Línská, Smetanova, Tichá a K Háječku,
 - město Nýřany (znovu kromě páteřní II/203 - ul. Benešova třída a Revoluční) ulice Z.Kadeřábkové, Sulkovská, Stará čtvrť, Nádražní, Železniční, u Ohrady, Dr.P.Klementa, Šulova, Osvobozených politických vězňů, K Humboldtce a komunikace k lokalitě Mexiko,
 - na jih od dálnice D5 ke konci stavby to budou komunikace napojené přes obec Úherce ze silnice II/180 - účelové a polní cesty, kde poslední cestou ze silnice II/180 bude ulice U Vlečky z obce Zbůch.

2.5 Zásady dopravní technologie

- Výstavba předmětného úseku bude realizována v době dlouhodobých výluk (nickolejného provozu) ve dvou etapách převedením železniční osobní dopravy na NAD, u nákladní dopravy s opatřeními rušení vlaků nebo jejich vedením po objízdných trasách.
- **1.Etapa = 1.úsek** odb.Nová Hospoda (mimo) – žst.Nýřany (1.část včetně),
 - dlouhodobá výluka v délce 4 kalendářních měsíců,
 - vyloučení železniční osobní dopravy se týká úseku již od stanice Plzeň hlavní nádraží po žst. Nýřany; úsek Plzeň hl.n.-Nýřany je obsluhován NAD se zastávkami u žst. Plzeň Jižní Předměstí, zast. Plzeň Skvrňany a obcích Vejprnice a Tlučná. Pokračování železniční osobní dopravy je pak dále (směr Domažlice) ze žst. Nýřany, kde je ponechána polovina stávající stanice vč.nástupišť pro odjezd a příjezd vlaků. Stejně je ponecháno nástupiště pro přípojnou trať směr H.Huť, která zůstává v provozu po celou dobu 1.Etapy,
 - vlečky napojené z žst.Nýřany, zůstávají v provozu s minimální výlukou (umožňuje zřízení provizorního mostu pro vlečkovou dopravu), zejména jde o provoz vlečky do Kontejnerového terminálu; určitou dopravní komplikací je návoz kontejnerových a nákladních vlaků pouze od jihu (od žst. Stod, Domažlice po trati 180) prostřednictvím tratí 182, 183, 184 a 185)
 - na konci 1. Etapy (v podetapě 1a.) bude provedeno nové napojení na stopu vlečky Kontejnerového terminálu s předpokládanou výlukou překladiště max. po dobu 2 týdnů.
- **2.Etapa = 2.úsek** žst.Nýřany (2.část včetně) – žst.Stod (mimo),
 - dlouhodobá výluka v délce 5 kalendářních měsíců,
 - vyloučení železniční osobní dopravy se týká úseku od žst. Nýřany po žst.Stod; úsek Nýřany-Stod je obsluhován NAD se zastávkami v obcích Zbůch a Chotěšov u Stoda. Železniční osobní doprava je provozována mezi stanicí Plzeň hl.n. a novou polovinou rekonstruované žst.Nýřany s novým vnějším a ostrovním nástupištěm vč. podchodu. Dále pak, směrem na Domažlice, pokračuje železniční osobní doprava ze žst. Stod,
 - na začátku 2.Etapy je zařazena podetapa 2a, během které je po dobu 2 měsíců přerušen provoz na přípojně trati směr H.Huť; úsek Nýřany-Heřmanova Huť je obsluhován NAD se zastávkami v obcích Kamenný Újezd, obec Blatnice u Nýřan, Rochlov, rozc., Kbelany, rozc., obec Hněvice a Heřmanova Huť-Vlkýš,
 - obsluha vleček v žst.Nýřany je následující:
 - vlečka Kontejnerového terminálu po celou dobu v provozu pouze ze směru od ŽU Plzeň,
 - vlečka DIOSS Nýřany po celou dobu 2.Etapy mimo provoz,
 - vlečka Likona mimo provoz po dobu podetapy 2a, dále pak možnost obsluhy pouze ze směru od ŽU Plzeň,
 - obsluhu vlečky Letiště líně z výh.Chotěšov v dopravně vyloučeném úseku mezi Nýřany-Stod lze

provádět jako přestavné jízdy ze žst.Stod; určitou dopravní komplikací je návoz nákladních vlaků pouze od jihu (od žst. Stod, Domažlic po trati 180) prostřednictvím tratí 182, 183, 184 a 185).

- Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2016/2017; před započítáním výluky bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky.
- Dotčení přepravci budou dopravcem o konání výluk předem a včas informováni.
- Podrobnější Zásady dopravní technologie jsou součástí dokumentace části B.2., v dalším stupni dokumentace budou upřesněny i v této kapitole.

2.6 Zásady zabezpečovacího zařízení

Stávající a výchozí ZZ

- Stávající SZZ ve Vejprnicích, Nýřanech a Chotěšově jsou reléová ZZ 3.kategorie RZZ typu AŽD 71 s kolejovými obvody. Žst. Vejprnice a Nýřany mají ovládací pult v Dopravní kanceláři VB. Výh.Chotěšov je dálkově řízena z žst.Stod, nouzová obsluha je umožněna z Desky nouzových obsluh.
- Odbočná trať Nýřany-Heřmanova Huť zůstane stávající s provozem dle předpisu SŽDC D3. Rekonstrukci trati a změnu na provoz dle předpisu SŽDC D1 bude řešit samostatně stavba; po její realizaci bude obsluhu trati dočasně řešit dirigující dispečer umístěný v nově budovaném PPV v Domažlicích.
- Výchozí TZZ v úseku Plzeň-Vejprnice bude realizováno ve 3.stavbě ŽUP - Přesmyk domažlické trati; jednat se bude o Elektronický automatický blok (EAB), kde pro kontrolu volnosti koleje a přenos kódu VZ budou nasazeny kolejové obvody. Hlavní výstroj bude umístěna v žst.Vejprnice, v žst.Plzeň obvod Nová Hospoda bude v novém technologickém domku umístěna jen nezbytná výstroj.
- Mezistaniční úseky Vejprnice-Nýřany a Nýřany-Chotěšov jsou vybaveny TZZ 3.kategorie jako trojznakový obousměrný AB; pro kontrolu volnosti kolejí jsou použity kolejové obvody, výstroj AB je decentralizována u návěstních bodů. Přejezdy jsou vybaveny světelným ZZ, s pozitivní signalizací bez závor kategorie PZS 3SBI, nebo se závorami kategorie PZS 3ZNI.

Definitivní SZZ a TZZ, ovládání a ERTMS/ETCS

- Výhledově budou ve stanicích Vejprnice a Nýřany SZZ 3.kategorie typu Elektronické stavědlo (ES). V definitivním stavu budou SZZ dálkově ovládaná z CDP Praha, Pracoviště pomocného výpravčího (PPV) bude v žst.Domažlice, pro místní ovládání stanic bude zřízena deska nouzových obsluh. Pro kontrolu volnosti budou použity počítače náprav. Funkci vlakového zabezpečovače bude vykonávat systém LTCS L2.
- Provizorní ZZ nebude zřizováno; stanice jsou na jednokolejně trati a během jejich rekonstrukce v 1.Etapě bude nickolejný provoz. Po zprovoznění nového kolejiště bude spuštěno Definitivní SZZ, které během 2.Etapy bude ovládáno místně z JOP. Po ukončení optimalizace celého úseku 2.stavby bude zprovozněno úsekové ovládání a pronajaté JOP bude ze stanic demontováno.
- V 1.Etapě, při rekonstrukci 1.části žst.Nýřany, bude provoz v druhé části zabezpečen pod stávajícím zabezpečovacím zařízením. Provoz během 2.Etapy viz odrážka výše.
- Pro výhybnu Chotěšov, která je dálkově ovládaná ze žst.Stod, bude zrušena stávající úvazka TZZ Nýřany-Chotěšov a nově zřízena úvazka typu Automatické hradlo (AH).
- Pro TZZ v úseku Plzeň-Vejprnice bude v rámci stavby zachován EAB, oddílová návěstidla budou přemístěna do nové polohy, kolejové obvody budou nahrazeny počítači náprav.
- Mezistaniční úsek Vejprnice-Nýřany bude vybaven TZZ 3.kategorie typu Automatické hradlo s hradlem na trati; pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny počítače náprav, vnitřní výstroj TZZ a počítačů náprav bude umístěna v sousedních dopravních.
- Mezistaniční úsek Nýřany-Chotěšov bude vybaven TZZ 3.kategorie typu Automatické hradlo bez hradla na trati; pro kontrolu volnosti koleje budou zřízeny počítače náprav, vnitřní výstroj TZZ a počítačů náprav bude umístěna v sousedních dopravních.

- Odbočnou trať Nýřany-Heřmanova Huť bude řešit samostatná stavba jako Revitalizaci a elektrizaci trati se změnou na provoz dle předpisu SŽDC D1; po její realizaci bude obsluhu trati dočasně řešit dirigující dispečer umístěný v nově budovaném PPV v Domažlicích.
- V rámci stavby bude zřízen systém ERTMS/ETCS L2; pro smíšený provoz bude umožněna jízda soupravám s i bez palubní části ETCS; národní vlakový zabezpečovač nebude zřizován; rádiodbloková centrále bude umístěna na CDP Praha.
- Na přípravu Definitivního zabezpečovacího zařízení (projekce, výroba, montáž, zkoušení) je nutno uvažovat s dobou alespoň 10 měsíců od podpisu smlouvy s vybraným zhotovitelem. Definitivní ZZ bude pro 1.úsek trati zprovozněno na konci 1.Etapy.
- Podrobnější Zásady činnosti zabezpečovacího zařízení budou součástí dalšího stupně dokumentace.

2.7 Zásady práce na trakčním vedení

- Na rozdíl od zadání dokumentace 2.stavby bude elektrizace stavebně provedena a funkčně zapojena min. v úseku z odb.N.Hospoda (včetně) do Nýřan (včetně), kde bude pokračovat po přípojně trati až do Heřmanovy Hutě. Nedojde tedy k odložení elektrizace trati až na dobu, kdy bude dokončena i poslední stavba modernizace Plzeň-Domažlice-st.hranice.
- V úseku z Nýřan do Chotěšova (mimo) bude elektrizace trati vypuštěna, s výjimkou přípravy základů stožárů TV, některých částí ukolejnění a vybraných ochran objektů před korozními vlivy. Instalace stožárů, bran, nosných a napájecích lan bude provedena až v samostatné části stavby po dokončení a zprovoznění dalších staveb modernizace směr Domažlice.
- Podmínkou elektrizace 2.stavby byla rekonstrukce Trakční transformovny Doudlevice, která je již provedena a je pro řešený úsek trati dostatečně kapacitní na napájení nejen trakce, ale i ZZ.
- V postupech výstavby jednotlivých specializací jsou z pohledu trakce dodrženy (nebo alespoň upřednostněny) dva principy. Na začátku dlouhodobé výluky, dříve než je snesen kolejový rošt, jsou z kolejové soupravy zřízeny základy stožárů trakce. Na konci výluky pak je, pro výstavbu stožárů a instalování napájecích a nosných lan, ponechán čas minimálně 1 týden bez stavební činnosti na železničním svršku.
- Podrobnější Zásady práce na trakčním vedení budou součástí dalšího stupně dokumentace.

3. STAVEBNÍ POSTUPY

3.1 1.Etapa – 1.úsek, odb.N.Hospoda (mimo)-Nýřany (1.část vč.)

3.1.1 Přípravné práce

Termín: 04.10.2021-27.02.2022, 2 + 3 kalendářní měsíce, 21 týden
(včetně období Zimní přestávky 2021/2022)

Rozsah prací:

- výřezy křovin a kácení,
- sejmutí ornice,
- staveništní komunikace (přístupy k mostním objektům a k trati (nájezdové rampy) pro demontáž a provádění žel.svršku a spodku (těžení a návoz ŠL, zeminy a sanačních vrstev)) vč.2x úpravy stávajícího brodu přes Vejprnický potok pro staveništní dopravu k mostu v ev.km 116,521 a k trati ve st.km cca 119,890 vč. souvisejících dalších dvou přístupů a dvěma objektům propustků,
- plochy ZS (zejména Základní ZS – HZS, MZ a RS),
- přeložky a ochrany IS (pokud nebudou stavebně umístěny do období hlavních prací během výluky provozu, kdy bude možné provádět výkopové práce a šetřit náklady za práce protlakem apod.),
- žst.Vejprnice demontáž žel.svršku SK6 a SK6a včetně panelů přilehlého úrovněového nástupiště (využití ŠL pro rozšíření tělesa plzeňského zhlaví stanice a přístupových (nájezdových) ramp k trati,
- žst.Nýřany provizorní úrovněové nástupiště u SK1 délky max.250 m (doporučení na využití nást.panelů z žst.Vejprnice),
- adaptace vyčleněných místností VB pro technologii vč.napájení ZZ (stavební část) v žst.Vejprnice a Nýřany.

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- žst.Vejprnice SK6 a SK6a (bez náhrady, trvalé snesení),
- žst.Vejprnice krátkodobé výluky SK4 vč.přilehlého nástupiště při snášení žel.svršku ve SK6 (nejlépe využívat provozní sedla),
- žst.Nýřany krátkodobé výluky SK1 a SK3 při zřizování provizorního nástupiště u SK1 (nejlépe využívat provozní sedla).

Provozované koleje:

- stávající stav (mimo SK6 a SK6a žst.Vejprnice).

Osobní doprava:

- bez NAD v plném rozsahu vč.přípojně trati směr H.Huť.

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti stávající SZZ a TZZ,
- projekce, výroba a začátek montáže Definitivního SZZ a TZZ.

Silniční provoz

- s minimálním dotčením.

3.1.2 Hlavní stavební práce – 1.Etapa

Termín: 28.02.-03.07.2022, 4 kalendářní měsíce, 18 týdnů

Rozsah prací:

Demontáže (st.km):

(u snesení kol.roštu vč. výhybek je součástí odtěžení ŠL a materiálu podloží až na novou zemní pláň) (koncepční úvaha pro snášení kolejového roštu je založena na postupu ve dvou směrech – do Plzně a do Nýřan, kde dělicím/počátečním bodem je domažlické zhlaví žst.Vejprnice)

- od ev. km. 114,582,
- v žst.Vejprnice kolejí výh.1 až výh.10 (SK1 až SK4); výhybky č.1 až 5 a 7 až 10; nástupiště u SK1, SK2 a SK4,
- v žst.Nýřany (1.část) koleje plzeňské zhlaví od výh.1 až po st.km 123,152 pro SK1 až SK4, SK6, SK8 a po st.km 123,000 pro SK10; kusá SK5a; výhybky č.1 až 6, 7, 7A; nást. u SK1,
- TK v úsecích N.Hospoda (výh.802)-Vejprnice (výh.1) a úseku Vejprnice (výh.10)-Nýřany (výh.1),
- v zast.Tlučná nástupiště,
- přejezdy P599 v ev.km 117,850 a P602 ev.km 122,022 – zrušení.

Montáže (n.km):

(u montáže kol.roštu vč. výhybek je součástí zřízení žel.spodku vč.odvodnění, zřízení ŠL a svaření do BK včetně podbití a provedení broušení)

(před zahájením snášení kolejového roštu budou zřízeny základy stožárů TV, a to klasickým způsobem zhotovení z koleje – v soupravě s bagrem pro hloubení, jeřábem pro osazení a betonárnou; základy, které nebude možné, z důvodů polohy stávající koleje, zřídít, budou dokončeny až po jejím snesení)

- zřízení základů pro stožáry TV,
- navýšení náspového tělesa pro most v ev.km 118,094,
- v žst.Vejprnice koleje od n.km 110,599 (výh.1) až po n.km 111,610 (výh.5) SK1 až SK4 (vč.zarážedla); výhybky č.1 až 5; úrovně nástupiště u SK1 a SK2,
- v žst.Nýřany provizorní zářezedla pro ukončení stávajících „půlených“ staničních kolejí SK1 až SK4, SK6, SK8 a SK10,
- v žst.Nýřany (1.část) koleje od plzeňského zhlaví v n.km 116,490 (výh.1) až po n.km 117,100 pro SK1, SK2, SK4, SK6 a po n.km 123,000 pro SK10; výhybky č.1 až 4,6,7; boční nástupiště u SK1 a ostrovní mezi SK4 a SK6,
- TK v úsecích N.Hospoda (ev.km 114,582, n.km 108,530)-Vejprnice (výh.1, n.110,592) a úseku Vejprnice (výh.5, n.km 111,627)-Nýřany (výh.1, n.km 116,077),
- přejezd vlečky Kontejnerového překladiště v nové poloze,
- v zast.Tlučná nová poloha nástupiště.
- vlečka V2192 (žst. Nýřany), bude usazen provizorní most pro minimalizaci výluky

Rekonstrukce a novostavby (ev., n.km):

- mosty ev.km 115,213; ev.km 116,521; ev.km 117,230 (podchod), ev.km 118,094; ev.km 121,449; n.km 115,983 (podchod);n.km 116,661 (podchod); ev.km 122,889; n.km 123,037 (podchod),
- propustky ev.km 113,874; ev.km 113,962; ev.km 114,756; ev.km 115,974; ev.km 117,883; ev.km 118,596; ev.km 119,195; ev.km 119,680; ev.km 120,334; ev.km 120,580; ev.km 120,649,
- přejezdy P600 v ev.km 120,593, P601 ev.km 120,627 a P603 ev.km 0485.

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK odb.Nová Hospoda-Vejprnice-Nýřany,
- žst.Vejprnice všechny SK,
- žst.Nýřany (1.část) plzeňské zhlaví až st.km123,152 pro SK1 (vč.nástupiště), SK2, SK3, SK4, SK6, SK8 a po st.km 123,000 pro SK10; kusá SK5a.

Provozované koleje:

- žst.Nýřany (2.část) st.km123,152 až domažlické zhlaví pro SK1 a SK2 vč.nástupišť, SK3, SK4, SK6, SK8) a od st.km 123,000 pro SK10; kusé SK3a, SK5c a SK12,
- vlečky DKV Plzeň V2271, KT a Kovošrot V2192, Likona V2136, DIOSS Nýřany V2033,
- TK směr Heřmanova Huť vč.nástupiště u SK10.

Osobní doprava:

- v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany NAD se zastávkami u žst. Plzeň Jižní Předměstí, zast. Plzeň Skvrňany a obcích Vejprnice a Tlučná,
- z žst.Nýřany (z/k nástupišť u SK1 a SK2) směr Stod (a dál) provozovaný vratnými (obousměrnými) motorovými vlaky (soupravami),
- přípojná trať Nýřany-H.Huť dle aktuálního JŘ vratnými (obousměrnými) motorovými vlaky (soupravami).

Zabezpečovací zařízení:

- v rozsahu vyloučených kolejí bez zabezpečení (vjezd do vyloučených kolejí v oblasti Pl.Jižní Předm. pro obsluhu vleček přes uzamčené výhybky),
- v žst.Nýřany pro provozované koleje (2.část) v činnosti stávající SZZ,
- montáž a zkoušení technologie vč.napájení ZZ (technologická část) v žst.Vejprnice a Nýřany,
- na konci 1.Etapy aktivace Definitivního ZZ pro celý 1.úsek z Pl.Jižní Předm. do žst.Nýřany (1.část).

Silniční provoz

- most ev.km 115,213 (propojení ul.Vejprnické-II/203 s ul.Dopravní v oblasti Nové Hospody) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdná trasa pod mostem v ev.km 114,388,
- most ev.km 116,521 (polní cesta jako přístup k pozemkům za tratí, nutné překonat brod přes Vejprnický potok nebo o cca 400m dál cestou mezi tratí a Pekelným rybníkem), při sanaci nutné zachovat průchod pro cyklo-pěší frekvenci, doporučení vyloučit silniční provoz; objízdná 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; obchozí 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) bude po 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) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdná trasa přes přejezd P599 v ev.km 117,860,
- 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 přejezdů; objízdná 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 nahrazen provizorním přechodem přes stavbu, po dokončení cyklo-pěší provoz nahrazen novým podchodem,
- přejezd P603 v ev.km 122,722 (propojení Nýřan ul.Havířskou) pro cyklo-pěší provoz bude po celou dobu výstavby nahrazen proviz.přechodem přes stavbu, pro silniční provoz bude od doby výstavby z důvodu rušení přejezdu provoz ukončen; objízdná trasa ze severu od Plzně z ul.Hlavní na silnici II/180 směr Myslinka, odbočení na osadu Pankrác (III/18048) a ul.Havířská k vyloučenému přejezdu do přílehlé průmyslové oblasti. Výjimku tvoří přejezd přes vlečku V2192, místo kterého bude zprovozněn provizorní přejezd z důvodu obslužnosti RD

3.1.1 1a.Etapa – propojení KT

Termín: 20.06.-03.07.2022, 1 týden

(podetapa slouží k přepojení obsluhy ze stávajícího Kontejnerového terminálu (KT) ze směru od Domažlic na plzeňské zhlaví, tedy o definitivního stavu, a to na konci 1.Etapy)

Rozsah prací:

- demontáž stávající vlečkové koleje ve st.km 122,626-122,740 vč.přejezdu P603 v ev.km 0,485,
- demontáž provizorního mostu
- montáž nové vlečkové koleje od nového přejezdu vlečk.koleje včetně v.5 a části SK 10.

Vyloučené a provozované koleje*Vyloučené koleje:*

- vlečka V2192 KT od výh.L1,
- ostatní viz 1.Etapa.

Provozované koleje:

- viz 1.Etapa,

Zabezpečovací zařízení:

- uzamčení výh.L1 do přímého směru,
- ostatní viz 1.Etapa vč. aktivace Definitivního ZZ pro celý 1.úsek z Pl.Jižní Předm. do žst.Nýřany (1.část).

Silniční provoz

- viz 1.Etapa,

3.1.2 Dokončovací práce

Termín: 04.07.-28.08.2022, 2 kalendářní měsíce, 8 týdnů

Rozsah prací:

- opravy, nedodělky, úklid ZS a uvedení komunikací do původního stavu,
- zkušební a ověřovací provoz.

Vyloučené a provozované koleje*Vyloučené koleje:*

- žádné

Provozované koleje:

- nový stav

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti Definitivní SZZ (ES) odb.N.Hospoda, žst.Vejprnice a žst.Nýřany,
- dtto TZZ (EAB) v úsecích N.Hospoda-Vejprnice a Vejprnice-Nýřany.

3.2 2.Etapa – 2.úsek, Nýřany (2.část vč.)-Chotěšov (mimo)

3.2.1 Přípravné práce

Termín: 18.04.-03.07.2022, 2,5 kalendářního měsíce, 11 týdnů

Rozsah prací:

- výřezy křovin a kácení,
- sejmutí ornice,
- staveništní komunikace (přístupy k mostním objektům a k trati (nájezdové rampy) pro demontáž a provádění žel.svršku a spodku (těžení a návoz ŠL, zeminy a sanačních vrstev)) vč.2x provizorního mostku u mostů v ev.km 124,422 a ev.km 125,378,
- plochy ZS (zejména Základní ZS – HZS, MZ a RS při jejich možném posunu dle jiné varianty),

- přeložky a ochrany IS (pokud nebudou stavebně umístěny do období hlavních prací během výluky provozu, kdy bude možné provádět výkopové práce a šetřit náklady za práce protlakem apod.),

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- viz 1. a 1a.Etapa,

Provozované koleje:

- viz 1. a 1a.Etapa,

Osobní doprava:

- viz 1. a 1a.Etapa,

Zabezpečovací zařízení:

- viz 1. a 1a.Etapa,

Silniční provoz

- viz 1. a 1a.Etapa,

3.2.1 2a.Etapa – napojení H.Huti

Termín: 04.07.-28.08.2022, 2 kalendářní měsíce, 8 týdnů
(podetapa slouží k napojení a zprovoznění přípojně trati, a to na začátku 2.Etapy)

Rozsah prací:

- zřízení základů pro stožáry TV,
- demontáž v žst.Nýřany (2.část) koleje od st.km 123,152 po výh.14 pro SK8 a od st.km 123,000 po výh.11 pro SK8, SK10 a vlečku; kusé koleje SK12 a odpojené vlečky do KT; výhybky č.8, 10, 11 a L1,
- demontáž TK směr H.Huť od výh.11 do st.km 0,480,
- montáž od n.km 116,949 pro SK8, SK10 obě směr H.Huť do km 0,480; nové výhybky č.8-10,
- napojení vlečky Likona v upravené poloze od výh.9 po n.km 117,013,
- rekonstrukce propustku v km 0,105.

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- vlečka V2136 Likona od výh.L1,
- v žst.Nýřany SK8, SK10, SK12,
- TK směr H.Huť od výh.11,
- ostatní viz 2.Etapa.

Provozované koleje:

- viz 2.Etapa

Osobní doprava:

- v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany provozovaná vratnými (obousměrnými) motorovými vlaky (soupravami) k/z nástupišť u SK1 (vnější), SK4 a SK6 (ostrovní),
- z žst.Nýřany směr Stod NAD se zastávkami obec Zbůch ZŠ a Chotěšov u Stoda,
- přípojná trať Nýřany-H.Huť NAD se zastávkami obec Kamenný Újezd, obec Blatnice u Nýřan, Rochlov, rozc., Kbelany, rozc., obec Hněvice a H.Huť-Vlkýš.

Zabezpečovací zařízení:

- v rozsahu vyloučených kolejí bez zabezpečení (vjezd do výh.Chotěšov pro obsluhu vleček z uzamčených výhybek plzeňského zhlaví žst.Stod),

- v provozu Definitivní SZZ pro 1.část žst.Nýřany, na konci podetapy 2a zprovoznění SZZ směr H.Huť, vlečky Likona a kolejí pro manipulaci na vlečku KT,
- ostatní viz 2.Etapa.

Silniční provoz

- viz 2.Etapa

3.2.2 Hlavní stavební práce – 2.Etapa

Termín: 04.07.-27.11.2022, 5 kalendářních měsíců, 21 týden

Rozsah prací:

Demontáže (st.km):

(u snesení kol.roštu vč. výhybek je součástí odtěžení ŠL a materiálu podloží až na novou zemní pláň) (koncepční úvaha pro snášení kolejového roštu může být založena na postupu buď z Nýřan směrem/odvozem vyzískaného materiálu na Chotěšov (Stod) nebo opačně od Zbůchu/z trati do Nýřan a odvozem po nově optimalizované trati do Plzně; zpracovatel pracuje s koncepcí demontáží z Nýřan (od zaústění trati z H.Huti) směr Chotěšov)

- v žst.Nýřany (2.část) koleje od st.km 123,152 po domažlické zhlaví k výh.21 pro SK1 až SK4, SK6; kusá SK5c a SK3a; výhybky č.8 až 21; stáv. nást. u SK 2 a SK10 a proviz.nást. u SK1,
- vlečka DIOSS Nýřany od výh.18 do st.km 0,807,
- TK v úseku Nýřany (výh.1)-st.km 127,048,
- přejezdy P60 v ev.km 123,613 – nahrazen jednokolejným přejezdem.

Montáže (n.km):

(u montáže kol.roštu vč. výhybek je součástí zřízení žel.spodku vč.odvodnění, zřízení ŠL a svaření do BK včetně podbití a provedení broušení)

(před zahájením snášení kolejového roštu budou zřízeny základy stožárů TV, a to klasickým způsobem zhotovení z koleje – v soupravě s bagrem pro hloubení, jeřábem pro osazení a betonárkou; základy, které nebude možné, z důvodů polohy stávající koleje, zřídít, budou dokončeny až po jejím snesení)

- zřízení základů pro stožáry TV,
- v žst.Nýřany provizorní zarážedla pro ukončení provozovaných nových „půlených“ přemístěna na konec nových staničních kolejí SK1, SK2, SK 6 a SK10.
- v žst.Nýřany (2.část) koleje od n.km 117,110 po domažlické zhlaví k výh.17 pro SK1, SK2, SK6; nové výhybky č. 8-17
- montáž TK v úseku Nýřany (výh.17, n.km 117,438)-n.km 120,992 směr Chotěšov,
- napojení vlečky DIOSS Nýřany v upravené poloze od výh.10 po st.km 0,807.

Rekonstrukce a novostavby (ev., n.km):

- mosty ev.km 124,210; ev.km 124,422; ev.km 125,378, ev.km 126,288,
- propustky ev.km 125,817; ev.km 126,975,
- přejezd P604 ev.km 123,613; P606 ev.km 124,882.

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- žst.Nýřany (2.část) od st.km 123,152 až po domažlické zhlaví pro SK1 a SK2 (vč.stáv. a proviz. nástupiště), SK3, SK4, SK6, SK8 a po st.km 123,000 pro SK10; kusá SK5c a SK3a,
- ostatní viz 2a.Etapa.

Provozované koleje:

- Plzeň Jižní Předměstí-odb.N.Hospoda-Vejprnice-Nýřany,
- žst.Nýřany (1.část) od plzeňského zhlaví do n.km 117,110 pro SK1, SK2, SK4, SK6 a do n.km 116,949 pro SK10,

- vlečka V2192 KT a V2136 Likona od konce 2a.Etapy.

Osobní doprava:

- v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany provozovaná vratnými (obousměrnými) motorovými vlaky (soupravami) k/z nástupišť u SK1 (vnější), SK4 a SK6 (ostrovní),
- z žst.Nýřany směr Stod NAD se zastávkami obec Zbůch ZŠ a Chotěšov u Stoda,
- přípojná trať Nýřany-H.Huť NAD se zastávkami obec Kamenný Újezd, obec Blatnice u Nýřan, Rochlov, rozc., Kbelany, rozc., obec Hněvice a H.Huť-Vlkýš_(pouze po dobu 2a.Eetapy).

Zabezpečovací zařízení:

- v rozsahu vyloučených kolejí bez zabezpečení (vjezd do výh.Chotěšov pro obsluhu vleček z uzamčených výhybek plzeňského zhlaví žst.Stod),
- v provozu Definitivní SZZ pro 1.část žst.Nýřany, od konce podetapy 2a zprovoznění SZZ směr H.Huť, vlečky Likona a kolejí pro manipulaci na vlečku KT,
- na konci 2.Etapy zprovoznění celého SZZ Nýřany vč. TZZ směr Stod..

Silniční provoz

- most ev.km 124,210 (propojení ul.Železniční s ul. Šůlova) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdná trasa přes sousední mostem v ev.km 124,422 než začne jeho rekonstrukce cca po 2 měsících nebo přes (během stavby vyloučený přejezd P606 ev.km 124,882) a lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce,
- most ev.km 124,422 (propojení ul.Železniční s ul.Osvobozených politických vězňů) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdná trasa pod dokončeným sousedním mostem v ev.km 124,210 než nebo přes (během stavby vyloučený přejezd P606 ev.km 124,882) a lokalitu Humboldky a ul.K Humboldce,
- most ev.km 126,288 (polní cesta jako přístup k pozemkům za tratí) uzavření provozu po celou dobu výstavby; objízdnou trasu je možné řešit od obce Úherce provizorním přejezdem ve st.km 126,150 a napojením na polní cestu provizorní cestou podél trati v délce cca 150 m,

3.2.3 Dokončovací práce

Termín: 28.11.2022-02.04.2023, 3 + 1 kalendářní měsíc, 26 týdnů
(včetně období Zimní přestávky 2022/2023)

Rozsah prací:

- opravy, nedodělky, úklid ZS a uvedení komunikací do původního stavu
- zkušební a ověřovací provoz

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- žádné

Provozované koleje:

- nový stav

Zabezpečovací zařízení:

- v činnosti Definitivní SZZ a TZZ

Silniční provoz

- s minimálním dotčením

4. ŘÁDKOVÉ HARMONOGRAMY VÝSTAVBY

Obecně zákresy harmonogramy

Řádkový harmonogram Přípravy a Stavby přehledně znázorňují:

- | | |
|---|--------------------------------|
| • Hlavní milníky a průběh přípravy, stavba | šedá, okrové kosočtverce |
| • Hlavní Etapy a podetapy – dlouhodobé výluky | tmavě šedá, okrové kosočtverce |
| • Zabezpečovací zařízení (příprava až aktivace) | rudá, rudé kosočtverce |

Na dalších harmonogramech jsou základní stavební specializace s barevným provedením:

- | | |
|--|---------------|
| • Kolejové úpravy (demontáž, montáž vč.žel.spodku) | modrá |
| • Mostní objekty | fialová |
| • Nástupiště a zastřešení | tmavě hnědá |
| • Zabezpečovací zařízení | rudá |
| • Pozemní stavby | světle okrová |
| • Pozemní stavby | zelená |

Ostatní grafická znázornění představují:

- | | |
|---|--------------------|
| ○ Nickolejný provoz na řešené trati (zajištění NAD) | červená |
| ○ Nickolejný provoz na přípojných tratích (zajištění NAD) | růžová |
| ○ Celková délka stavebního postupu | trojitá černá čára |
| ○ Přípravné a dokončující práce | tučná černá čára |
| ○ Měsíce zimního období (prosinec, leden, únor) | světle modrá |

Seznam harmonogramů

- 4.1 Řádkový harmonogram výstavby – Příprava, Stavba
- 4.2 Řádkový harmonogram výstavby – Stavba, Etapy

4.1 Řádkový harmonogram výstavby - Příprava, Stavba

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SNR

"2.stavba, Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)"

Rev.03; 30.10.2020

Poznámka: Uvedené počty měsíců jsou v měsících kalendářních.

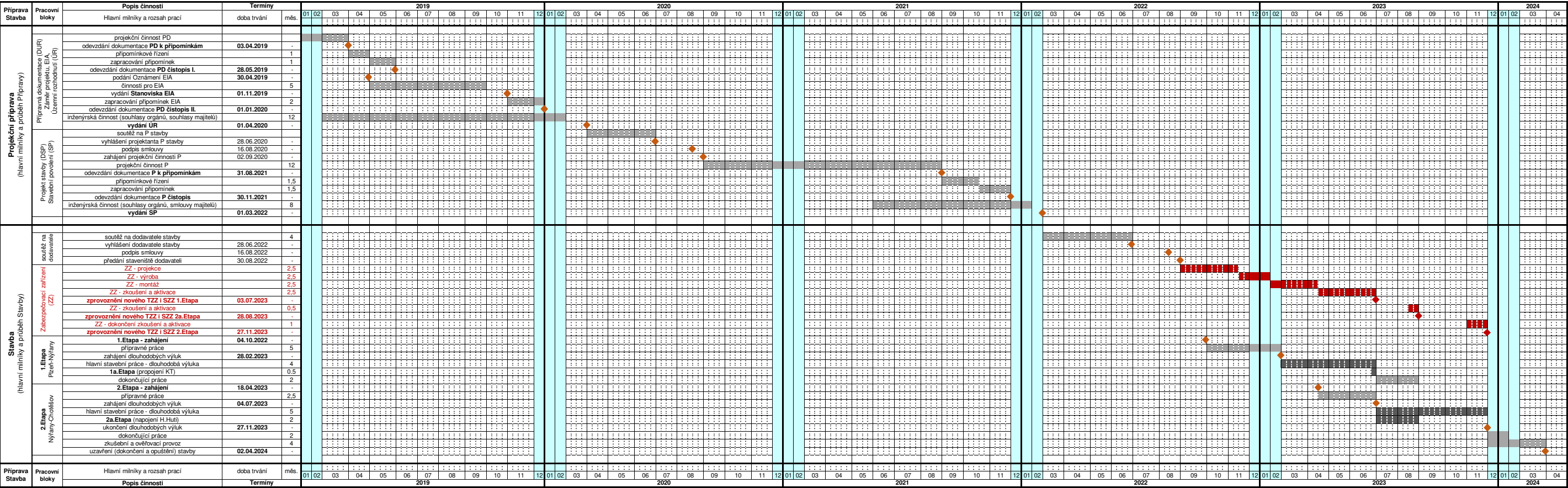
Legenda: ♦ ♦ hlavní milníky Přípravy a Stavby

■ dílčí rozsahy prací Přípravy a Stavby

■ hlavní stavební práce - dlouhodobé výluky

■ zabezpečovací zařízení

■ měsíce zimního období



4.2 Řádkový harmonogram výstavby - Stavba, Etapy

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SNR

"2.stavba, Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)"

Rev.03; 31.10.2020

Poznámka: Uvedené počty měsíců nejsou kalendářní, ale s počtem 4 týdnů.

Legenda:



hlavní milníky ZZ



žel.svršek (demontáž, montáž)



nástupišťě



délka dílčího stavebního postupu



žel.spodek vč. odvodnění, zemní práce



přejezdy



přípravné a dokončovací práce



mostly



pozemní objek



měsíce zimního období



propustky



etapy výstavby



zabezpečovací zařízení



dlouhodobá výluka dotčené části

Stavba	Etapy	Popis činnosti	Termíny				2022					2023		2024																	
		Hlavní milníky a rozsah prací	dobu trvání	měs.	týdny	dny	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	
1.úsek Pízeň - Nýřany odb.Nová Hospoda (vč.) - žst.Vejprnice - zast.Tlučná - žst.Nýřany (1.část vč.)	Přípravné práce		04.10.22-27.02.23	5,25	21	147																									
		výřezy křovin a kácení		1	4	28																									
		přeložky a ochrany IS		1,5	6	42																									
		sejmutí ornice		1	4	28																									
		staveništní komunikace		2,75	11	77																									
		plochy ZS		3,75	15	105																									
		uvolnění a vyklizení staveniště		3,25	13	91																									
		žst.Vejprnice - demontáž SK6, SK6a		0,5	2	14																									
		žst.Nýřany - provizorní nástupiště		0,5	2	14																									
		adaptace místnosti VB pro ZZ - stavební část		3,25	13	91																									
	adaptace místnosti VB pro ZZ - technolog.část (montáž)		1	4	28																										
	1.Etapa		28.02.-03.07.2023	4,5	18	126																									
		odb.N.Hospoda - základy stožárů pro TV		0,25	1	7																									
		N.Hospoda-Vejprnice - základy stožárů pro TV		0,5	2	14																									
		N.Hospoda-Vejprnice - demontáž TK		0,75	3	21																									
		žst.Vejprnice - základy stožárů pro TV		0,5	2	14																									
		žst.Vejprnice - demontáž SK1-SK4; v.1-5,7-10		0,75	3	21																									
		žst.Vejprnice - demontáž nástupišť u SK1,2,4		0,25	1	7																									
		Vejprnice-Nýřany - základy stožárů pro TV		0,5	2	14																									
		Vejprnice-Nýřany - demontáž TK vč.přejezdů		0,75	3	21																									
		zast.Tlučná - demontáž nástupiště		0,25	1	7																									
		montáž proviz.zarážedel "půlených" kolejí		-	-	1																									
		žst.Nýřany 1.část - základy stožárů pro TV		0,5	2	14																									
		žst.Nýřany 1.část - dem.SK1-4,6,5a,8,10; v.1-7,7A		0,75	3	21																									
		žst.Nýřany 1.část - demontáž nástupišť u SK1		0,25	1	7																									
		navýšení zemního tělesa trati pro most ev.118,094		1,5	6	42																									
		mosty ev.-115,213;118,094;121,449;122,889-nové kce		3,25	13	91																									
		most ev.-116,521		2,5	10	70																									
		prov. most pro vlečku ev. 122,722		0,25	1	7																									
		podchody ev.117,230; n.115,983;n.116,661;ev.123,037-nové objekty		3,25	13	91																									
		prop.ev.-114,756;115,974		2	8	56																									
		prop.ev.-117,883;118,596;119,195-680;120,334-580-649		2	8	56																									
		adaptace místností VB pro ZZ - technolog.část (montáž)		1,75	7	49																									
		místnosti VB - zkoušení technologie pro ZZ		2,75	11	77																									
		N.Hospoda-Vejprnice - žel.spodek TK		2,5	10	70																									
		žst.Vejprnice - žel.spodek SK1-SK4; v.1-5		2,5	10	70																									
		žst.Vejprnice - montáž nástupišť u SK1,2		1,5	6	42																									
		Vejprnice-Nýřany - žel.spodek TK		2,5	10	70																									
		zast.Tlučná - montáž nástupiště		1	4	28																									
		žst.Nýřany 1.část - žel.spodek SK1,2,4,6,10; v.1-4,6,7		3	12	84																									
		žst.Nýřany 1.část - montáž nástupišť u SK1, mezi SK4,6		2	8	56																									
		odb.N.Hospoda - montáž stožárů a lan TV		0,5	2	14																									
		N.Hospoda-Vejprnice - montáž svršek TK		0,75	3	21																									
		N.Hospoda-Vejprnice - montáž stožárů a lan TV		0,5	2	14																									
		žst.Vejprnice - montáž svršek SK1-SK4; v.1-4,6,7		0,75	3	21																									
		žst.Vejprnice - montáž stožárů a lan TV		0,75	3	21																									
		Vejprnice-Nýřany - montáž svršek TK		1	4	28																									
		Vejprnice-Nýřany - montáž přejezdů P600,P601		0,5	2	14																									
		Vejprnice-Nýřany - montáž stožárů a lan TV		0,75	3	21																									
		žst.Nýřany 1.část - montáž svršek SK1,2,4,6,10; v.1-7		1,25	5	35																									
provizorní přejezd a komunikace přes vlečku V2192		0,25	1	7																											
žst.Nýřany 1.část - montáž stožárů a lan TV		0,75	3	21																											
aktivace ZZ		03.07.2023	-	-	-																										
1a.Etapa propojení KT	Kontejnerový terminál	20.06.-03.07.2023	0,5	2	14																										
	demontáž svršku stáv.vl.koleje V2192 vč.přejezdu P603		-	-	1																										
	demontáž prov. mostu ev. 122,722		-	-	1																										
	žel.spodek vč.ZKPP pod novým přejezdem pro vlečku		-	-	7																										
	montáž nové vl.koleje, v.5		-	-	7																										
	nový přejezd přes vlečku P603 v n.km 0,485		-	-	1																										
Dokončovací práce		04.07.-28.08.2023	2	8	56																										
	opravy a nedodělky		2	8	56																										
	úklid a odstranění Zařízení stavenišť (kromě Základních)		2	8	56																										
	uvedení komunikací do původního stavu		2	8	56																										
			2	8	56																										
2.úsek Nýřany - Chotěšov žst.Nýřany (2.část vč.) - zast.Zbudín (mimo)	Přípravné práce		18.04.-03.07.2023	2,75	11	77																									
		výřezy křovin a kácení		1	4	28																									
		přeložky a ochrany IS		1,5	6	42																									
		sejmutí ornice		1	4	28																									
		staveništní komunikace		1,5	6	42																									
		plochy ZS		1,75	7	49																									
	uvolnění a vyklizení staveniště		1	4	28																										
	2a.Etapa napojení Heřmanovy Huti	Trat' směr Heřmanova Hut'	04.07.-28.08.2023	2	8	56																									
		žst.Nýřany 2a.část - základy stožárů pro TV		0,25	1	7																									
		žst.Nýřany 2a.část - demontáž TK do km 0,480		-	0,5	3																									
		žst.Nýřany 2a.část - dem.SK8,10,12,vlečka; v.8,10,11,L1		-	1,5	10																									
		žst.Nýřany 2a.část - demontáž nástupiště u SK10		-	-	1																									
		propustek ev. 0,105		1	4	28																									
		žst.Nýřany 2a.část - žel.spodek SK8,10,vlečka; v.8-12		1	4	28																									
		žst.Nýřany 2a.část - montáž svršek SK8,10,vlečka; v.8-12		0,5	2	14																									

5. ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ

Některé záznamy nejsou uvedeny celé, ale uvedeny jsou zejména části týkající se OV.

5.1 Příspěvek do záznamu ze Vstupního jednání 15.02.2017, část OV

Poznámka - níže uvedený (černý) text je původním záznamem zpracovatele OV; škrty černého textu a poznámky barevným textem jsou úpravami a verzí O6 GR a SSZ pracoviště Plzeň.

Akce: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

Místo: METROPROJEKT Praha a.s. (I.P.Pavlova 2, Praha)

Datum: 15.2.2017

Přítomni: viz prezenční listina

(MP – Metroprojekt Praha a.s.; SP – Signal Projekt s.r.o.; SŽDC – Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace; ČD - České dráhy a.s.)

HIP (ing.Beber)

1. Byl představen rozsah zadání projektu a termíny projektu dle smlouvy o dílo na zhotovení přípravné dokumentace včetně záměru projektu – Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo) z 11.1.2017.

Dopravní technologie (ing.Kafka)

2. Vzhledem ke stávajícímu i výhledovému provozu na trati bude dopravní technologie sledovat variantu s jednou nástupní hranou na zhlaví ŽST Veprnice a se třemi nástupními hranami v ŽST Nýřany.
3. Koleje pro vlaky Nex o délce 740 m musí mít vzhledem k plánovanému nasazení systému ETCS délku minimálně 780 m, lépe však 800 m. **Tento požadavek se přímo netýká žst Nýřany.**
4. V nákladní dopravě sleduje německá strana dle informací Ministerstva dopravy ČR možnost průjezdu jednoho nákladního vlaku za hodinu (celkem 24 vlaků denně) s minimálním zastavováním / průjezdem v úseku Plzeň – Domažlice – Furth im Wald (dle varianty 4e nutnost dvojího zastavení)

OV (ing.Halama)

5. ZTP předpokládají nebo požadují pro OV

5.1. Realizaci stavby v období 2020-2023

5.2. Minimalizaci počtu a délek výluk vyžadujících zavedení NAD

5.3. Podrobnost stupně Projekt (P) při specifikaci významných denních či nočních výluk v hodinách

5.4. Počet vlaků, které je třeba odklonit nebo odřeknout

6. Komentář k ZTP

6.1. ~~Ad 5.1 – s ohledem na dosavadní zkušenosti z příprav podobných železničních modernizačních staveb je reálnější začátek výstavby na podzim r.2021~~ **Nesouhlasíme s tímto zněním komentáře. Jedná se spekulaci, jsme na začátku přípravy a termíny stanovené jsou dostatečné, spíše lze očekávat jejich zkrácení, pokud nebude vyžadována úplná EIA. Není potřeba řešit v zápisu.**

6.2. ~~Ad 5.2 – základní podmínkou pro splnění je realizace 1.stavby (ze souboru čtyř dílčích staveb) skutečně jako první, aby bylo možné využít kolej 1.stavby jako objízdnu (odklon tranzitní dopravy osobní i nákladní, která je pro tento koridor prioritní)~~ **Neuvádět do zápisu. Nesouhlasíme s touto formulací komentáře. Samozřejmě uvedenému znění rozumíme, ale za současných možností je nepoužitelné. Minimalizaci počtu a délek výluk je myšleno, to, aby v rámci vlastní stavby při návrhu jednotlivých technologických postupů a vzájemných vazeb a pořadí, byl brán ohled na minimalizaci výluk. Není třeba řešit v zápisu.**

6.3. ~~Ad 5.3 – v dokumentaci, která má stanovit územní nároky (v rámci řízení obecného stavebního úřadu) a jejíž technická a technologická část je řešena v podrobnostech PD, je tento požadavek příliš nadstandardní; dokonce ani v dalším stupni P (kde se ještě některé klíčové technologie deprojektovaly až dodavatelem stavby) jsou tato čísla jen upřesněným odhadem~~ **Neuvádět do**

zápisu. Požadavky na dokumentace jsou širší než jen DUR, nelze zužovat. Uvedený požadavek jde nad rámec požadavků DUR i směrnice č.11, nicméně s ohledem na složitost stavby na mezinárodní trati, je potřeba se záležitostí výluk zodpovědně zabývat a je to zcela transparentní požadavek zadavatele, který byl uchazečům jasně uveden v zadávacích podmínkách, takže o nadstandardnosti je bezpředmětné polemizovat, je to požadavek zadání s nímž se budete muset vypořádat. Není třeba popisovat v zápisu.

6.4. Ad 5.4 – požadavek se v části OV objevuje kopírováním ZTP stavbu od stavby i přesto, že je to záležitost, kterou zpracovává jiná část dokumentace (Dopravní a provozní technologie) ~~dtto 6.3~~

7. Ostatní s výše uvedeným související

7.1. Doplnění informací zadavatele k ZTP:

- 7.1.1. není sice dostatečně důrazně uvedeno, že stavby spojení Plzeň-Domažlice musí být samostatně realizovatelné, ale je to základní podmínka zadavatele
- 7.1.2. projekčně je nutno respektovat tzv. "Udržitelnost projektu" i v souvislosti s návrhy, které by mohly znamenat tzv. "Zmařené investice", **kterým je potřeba předejít.**
- 7.1.3. období předpokládané realizace stavby vychází z časově omezené možnosti čerpání zdrojů z OPD2
- 7.1.4. požadavek na umístění loga CEF na všechny rozpisky

7.2. Variantnost řešení:

- 7.2.1. návrhy (zejména stanic) musí být (dle investora) univerzální jak pro stav bez návazných dílčích staveb (viz 7.1) a pro dílčí etapy provozu (myšleno postupné dopravní koncepty např. spoje z Plzně do Heřmanovy Huti s přestupem a nově přímé bez přestupu), tak i pro finální (cílový) stav celého spojení Plzeň-Domažlice, i když to bude znamenat např. zvýšený počet nástupištních hran POZN: mimo zápis týká se pouze žst Nýřany
- 7.2.2. ~~investor odmítá „plýtvat“ čas prvního dílčího termínu (Koncepce, cca 5 měsíců) zpracování návrhů~~ řešením úseků a stanic variantně; ~~za GŘ O6 je požadavek na odbourávání výběr dále sledované~~ varianty řešení během projekce s garancí uzavírání a odsouhlasování dílčích řešení GPK bez opětovného kroku „zpět“ (bez návratu k odmítnutým řešením) POZN: Mimo zápis. **Formulace tohoto odstavce není zcela srozumitelná, postup projednání a vybrání varianty by měl být zvolen, tak, aby po vybrání sledované varianty jsme se nevraceli zpět, navrhujeme rozhodující mezníky (např Dopravní technologie, kolejové řešení, GPK, zab. zař. ...) po projednání na profesní poradě a zpracování požadavků rozeslat elektronicky s požadavkem písemného odsouhlasení každého odborného útvaru GŘ SŽDC (O6, O11, O12, O13, O14 O26, ...a OŘ) v krátkém časovém termínu (14 dní).**
- 7.2.3. ~~zpracovatel tento postup sice vítá, ale i přesto vyjadřuje pochybnost o jeho realizovatelnosti (velmi špatné zkušenosti z některých projektů, kde došlo k odsunutí termínů odevzdání právě na základě neustálých změn, prověřování a porovnávání variant a doplňování projektu novými požadavky ze strany zadavatele SŽDC) viz 7.2.2.~~ POZN: mimo zápis je třeba rozlišovat opravdu nové požadavky od případné reklamace nesprávného provedení nebo nedostatečného zpracování požadavků, pokud nejsou požadavky jednoznačné a nejsou ze strany zpracovatele pochopitelné je potřeba si vykomunikovat jejich přesné znění, nicméně potvrzení o zpracování všech požadavků musí jít přes odsouhlasení investorem

7.3. 1.stavba a vztah ke 2.stavbě:

- 7.3.1. ~~jako novostavba trasována po nových pozemcích a tím i předurčena svým projednáváním (proces EIA, smlouvy s majiteli, atd.) k termínově mnohem náročnější a zdlouhavější přípravě než 2.stavba; např. u 1.stavby se očekává bude nutné postoupit proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí EIA , zatímco u 1.stavby je možné předpokládat, že bude postačovat pouze Oznámení. tzv. Malá (do úrovně Oznámení)~~
- 7.3.2. ~~aby stavebně předcházela 2.stavbu, musela by být i její projekční příprava započata s předstihem min.2-3 let (začíná bohužel v souběhu)~~ **Neuvádět do zápisu**

- 7.3.3. v jejím rámci je budována odbočka N.Hospoda, na kterou 2.stavba teprve navazuje (začátek stavby tedy musí být až za odbočkou a s napojením do stejného současného stavu pro obě stavby)
- 7.3.4. odbočka N.Hospoda se nemůže stát součástí 2.stavby neboť je reálná možnost, že by se stala zmařenou investicí
- 7.4. Ostatní související dokumentace nebo návazné stavby:
- 7.4.1. Plzeň 3.stavba (Přesmyk) je ve fázi před vypsáním soutěže na realizaci (předpokládá se reálná šance, že stavba bude do začátku realizace 2.stavby dokončena)
- 7.4.2. Stavba elektrizace úseku Nýřany – Heřmanova Huť, bude teprve vypsána projekční příprava (~~zohlednění ve 2.stavbě časově nevychází~~) **hrozí riziko zpoždění 2. stavby při zapracování případných dodatečných požadavků, které vyplynou z této nové stavby a měly by vliv do změny navrženého technického řešení.**
- 7.4.3. ~~I přes navržené členění staveb a jejich návaznosti, chybí projekční příprava na elektrizaci úseku žst. Jižní Předměstí – odb.Nová Hospoda (není součástí ani Plzeň 3.stavba ani 1.stavba spojení Plzeň-Domažlice), je problémové pro 1. i 2.stavbu~~ **Neuvádět do zápisu**
- 7.5. Elektrizace trati:
- 7.5.1. je sice v rámci PD dílčích staveb požadována jako jejich nedílná součást, stavebně k ní ale v rámci dílčích staveb **zřejmě** nedojde; **v případě delšího časového odstupu jednotlivých staveb**, elektrizace bude najednou, v celém úseku Plzeň-Domažlice jako koncepčně dopravní změna na závislou trakci
- 7.5.2. zřízení elektrizace, dle ZTP, sleduje její podobnou analogii jako v případě projektové přípravy souboru staveb Praha-Kladno (elektrizace až po dokončení všech dílčích staveb a během nich pouze příprava základů, některých částí ukolejení a příp.vybraných ochran objektů před korozními vlivy)
- 7.5.3. do zřízení elektrizace (jako prioritního zdroje napájení pro ZZ a Sděl.z.) bude **v závislosti souvisejících staveb (1. a 3.) na velmi dlouhou blíže nespecifikovanou dobu v činnosti pouze** záložní napájení z distribuční sítě
- 7.5.4. ~~při reálném postupu výstavby nejprve 2. a pak 1.stavby představuje TV a Silnoproudé rozvody (22kV, 6kV) potenciální zdroj „zmařených investic“~~ **neuvádět do zápisu**
- 7.5.5. dle informace objednatele osobní dopravy je na úseku 2.stavby min. do r.2026 smluvně uzavřena dohoda s provozovatelem na provozování prostředky v nezávislé trakci (~~zprovoznění elektrizace tedy ne dříve než po r.2026~~) **neuvádět do zápisu-POZN tak to neplatí, to že má os dopravce k dispozici nezávislou trakci nijak neomezuje dřívější uvedení trakce do provozu, jiná věc je, že nebude pro os dopravu zřejmě plně využívána, nelze předjímat. Neuvádět do zápisu.**
- 7.6. Podklady pro DPT:
- 7.6.1. od zástupce MD informace, že podklady o počtech nákladních vlaků ze strany SRN nebudou známy dříve než po ukončení jejich studie s odevzdáním na konci června (jako podklad bude tedy použit počet vlaků dle SP var.4e bez dodatečných přepočtů či úprav řešení) **POZN: mimo zápis 2. stavby se netýká, přímé NV budou jezdit především po nové trati, po stávající budou jezdit jen NV obsluhující Terminál KD Trans**
- 7.6.2. požadavek zástupce MD na jeden nákladní vlak za hodinu s garancí pevné (pravidelné) volné trasy bez zastavování a čekání dtto předchozí bod
8. Závěry zpracovatele OV:
- 8.1. 1.stavba není **s největší pravděpodobností** reálně proveditelná v předstihu před 2.stavbou, **investor s touto variantou s ohledem na požadavek využití programového období OPD2 neuvažuje (dokumentace napojení 2.stavby na 1.stavbu bude jen na požadavek zadavatele (nepotřebná))**
- 8.2. **Nelze splnit požadavek na minimalizaci počtu a délek výluk (není objízdná trasa, požadavek ZTP nelze splnit)**
- 8.3. 2.stavba bude z pohledu OV představovat nejdražší řešení
- 8.4. 2.stavba (jako jednokolejná trať dnes i po modernizaci) pro osobní dopravu **bude představovat omezení dopravy svými dlouhodobými výlukami a přestupy na NAD cestování po železnici lidem opět znechutí**

- 8.5. Odrážka ZTP ve Specifikaci předmětu díla pod bodem 1.1.15 — vzhledem k „propracovanosti“ PS je dáván této dokumentaci přílišný statut neomylnosti — pokud bude něco v rozporu, musí zpracovatel zajistit souhlas jiného řešení (bez ohledu na legislativní a jiné reálné možnosti zpracovatele, na rozdíl od možností zadavatele) Neuvádět do zápisu. Nejde o neomylnost. Splnění legislativních požadavků je základní předpoklad. **POZN 1.1.15 říká, že pro umístění mimo obvod dráhy je předem prověřit projednatelnost takového řešení, ne jak je obvyklá praxe, projektant navrhne a víc ho nezajímá a investore ty si to zaříd.**
- 8.6. Obdobně bod 1.1.17 „Uvedený rozsah stanovený investorem nevylučuje ... rozšíření ... na pracovním projednání“ vydává zpracovatele zadavateli na pospas (bez jakékoliv časové i finanční záruky — viz bod 3.2.3 výše) **Neuvádět do zápisu POZN Změna rozsahu, která bude znamenat přepracování již rozpracovaného řešení, samozřejmě umožňuje zpracovateli jednat o změně termínů i výši plnění**
- 8.7. Bod 5.3 ZTP o tzv. Nadstavbové stavbě (vyčlenění objektů, které z důvodů technických a provozních vazeb nelze zprovoznit a aktivovat v dílčích stavbách) lze vnímat pozitivně; pouze jejich vyčlenění by mělo proběhnout nejpozději ve fázi dokumentace k připomínkám a do čistopisu už je nezpracovávat (budou a měly by být až součástí další samostatné dokumentace) **POZN Neuvádět do zápisu Pro objasnění záměru investora. Jsem ve zpracování stupně záměr projektu-ZP a přípravná dokumentace-PD, takže předpokládáme jejich plné zpracování a i schválení v rámci předmětné stavby. Plné zpracování předpokládáme i v rámci dalšího stupně a o vyjmutí se bude jednat až v době zpracování zadávací dokumentace na realizaci. Pro to abychom toto vyjmutí mohli učinit potřebujeme to rozdělení v rámci samostatných SO a PS.**
9. Dotazy na zadavatele:
- 9.1. ~~OPD2 je v základních dokumentech prezentován pro programové období 2014-2020.~~ **Neuvádět do zápisu POZN: Předpokládá se přesah do roku 2022 podobně jako u OPD1 2007-2013 s přesahem 2015.**
- 9.2. ~~Je tomu tak skutečně? Pokud stavba nezačne v r.2020 nebude možné OPD2 čerpat?~~ **Neuvádět do zápisu. POZN:To je dost dobře možné, přesně to nevíme, musíme prověřit.**
- 9.3. Je navržená stavba jako celek veřejně prospěšná? Nebo jsou veřejné prospěšné jen některé části? Nebo veřejná prospěšnost vůbec neexistuje? **2. Stavba není z pohledu stávající platné legislativy veřejně prospěšná. V dubnu 2017 začne platit zákon, podle něhož všechny stavby dopravní infrastruktury budou veřejně prospěšné.**
- Dokument „Provozně technická studie trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN pro aktualizaci dopravní technologie na celém rameni“ je již zadán?, kdy budou výsledky?, bude pro 2.stavbu závazný?, pokud ano, pak kdy bude určen „stop stav“ na zapracování? **Nebyla zadána, zadání bude nejdříve po ukončení německé studie. Dopad do 2. stavby se nepředpokládá.**

5.2 Záznam jednání DPT, OV a Kolejí, 29.03.2017

ZÁPIS Z VÝROBNÍHO VÝBORU

7062-MP51-AV-002/HA

Akce: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)
Místo: METROPROJEKT Praha a.s. (I.P.Pavlova 2, Praha)
Datum: 29.3.2017
Přítomni: viz prezenční listina
(MP – Metroprojekt Praha a.s.; SP – Signal Projekt s.r.o.; SŽDC – Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace; ČD - České dráhy a.s., ČD Cargo, ŽESNAD.CZ - Sdružení železničních nákladních dopravců ČR, v rámci ŽESNAD.CZ i Metrans a IDS Cargo, POVED - Plzeňský organizátor dopravy)

Dopravní technologie (Ing.Kafka)

1. ŽST Vejprnice jsou řešeny dle přiloženého schématu. Od GVD 2017 /2018 se do ŽST přesouvá křižování, které potrvá patrně až do realizace staveb 1 - 3. Nástupiště u koleje č. 1a slouží vlakům Os Plzeň - Nýřany - Domažlice, nástupiště u koleje č. 2 vlakům Os Domažlice - Nýřany - Plzeň s vjezdovou rychlostí 80 km/h a odjezdovou rychlostí 50 km/h. V cílovém stavu zde bude probíhat křižování pouze v případě mimořádností, pro běžný provoz slouží jen nástupiště u koleje č. 1a. Kolej č. 3 disponuje délkou 780 m pro dlouhé vlaky Nex.
2. ŽST Nýřany jsou řešeny dle přiloženého schématu. Křižování zde probíhá dnes a v cílovém stavu pravidelně, od příštího GVD občas a v případě mimořádností. Celé Nýřany jsou řešeny odlišně od studie proveditelnosti se všemi přírůsky a negativy s tím spojenými. Požadavek na spojování a rozpojování souprav Plzeň - Stod / Heřmanova Huť a zpět znemožňuje řešení dle studie proveditelnosti, navržené řešení to umožňuje a vede k redukci 5 nástupních hran z SP (2x ostrovní nástupiště, 1x jednostranné nástupiště) na potřebné 3 nástupní hrany. Dopravní technologie navrhuje spojování souprav u koleje č. 6 a rozpojování souprav u koleje č. 4 - vede k optimálnímu využití vjezdových / odjezdových rychlostí. Kolej č. 2 a 8 pojmu vlaky o délce 740 m. Vlečka č. V2136 bude zapojena do koleje č. 8 tak, aby užitečná délka koleje od návěstidla S8 k výhybce č. 11 byla alespoň 400 m (polovina vlaku Nex pro Metrans). Zapojení VNVK a koleje pro ČD (zbrojení souprav) bude prověřeno z vlečkové koleje s vybudováním zpevněné manipulační plochy a kolej č. 1 by tak zůstala bez zapojených manipulačních kolejí.

Organizace výstavby (Ing.Halama)

3. Se společností Metrans byly předběžně řešeny požadavky na nutnost zachování provozu. Obsluhu vlečky lze přerušit na 14 dní (maximálně, po podrobnějším řešení v dalším stupni dokumentace, možná na 3 týdny) v době (nejlépe) celozávodních dovolených spádové oblasti. Původně uvažované uzavření úseku trati (minimálně) na 3 měsíce nepřichází v úvahu (v oblasti neexistuje žádná použitelná náhrada překladiště). Z pohledu organizace výstavby bude stavba proto rozdělena na stavební úseky Nová Hospoda - Nýřany s obsluhou vlečky přes Domažlice a Nýřany - Zbůch s obsluhou z Plzně. Řešením bez dělení stavby na dvě části (tedy vyvolaného prodloužení stavby/výluky trati/ o 3 až 6 měsíců) by bylo vybudování kontejnerového terminálu v oblasti ŽU Plzeň tak, jak bylo v dřívějších koncepcích přestavby ŽU uvažováno. Pokud investor k tomuto návrhu nezaujme postoj na jiném projednání dokumentace, bude tato možnost zmíněna na dalším projednání OV. Zkrácení výluky trati by přispělo i vybudování 1.stavby v předstihu, jako bylo zpracovatelem OV zmíněno na Vstupním jednání, avšak investorem, vzhledem k zadání obou staveb současně, odmítnuto jako nereálné. Ani toto řešení by však neodstranilo nutné stavební dělení řešeného úseku na dvě části.

Kolejové řešení (Ing.Kučera)

4. Na základě podkladů dopravní technologie a předchozí studie proveditelnosti předložen pracovní návrh GPK včetně ŽST Vejprnice a ŽST Nýřany s následujícími návrhovými rychlostmi v hlavní koleji:

Tab. návrhových rychlostí

traťový úsek	V	V130	V150	Vk	pozn.
km	km/h	km/h	km/h	km/h	
114,400 - 118,300	120	130	130	140	
118,300 - 120,563	120	125	130	140	
120,563 - 123,285	120	130	130	140	
123,285 - 125,854	100	110	110	115	výh. v oblouku v hlavní koleji ŽST Nýřany
125,854 - 127,108	100	110	110	130	

Řešení bylo schváleno s následujícími připomínkami:

- Návrh GPK nutno zkoordinovat s napojením na 1.stavbu Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN
- ŽST Vejprnice – plzeňské zhlaví navrženo vzhledem ke stísněným poměrům mezi dvěma oblouky o poloměrech $R=4300\text{m}$ a $R=5000\text{m}$. Poloměr $R=4300\text{m}$ navržen s ohledem na rekonstruovaný most v km 116,520 a návrh bude ponechán ve stávající podobě.
- Upravit návrh oblouku v km 120,300 – 120,700 v zast. Tlučná, vyhnout se pokud možno převýšení s $D=150\text{mm}$ s $l=100\text{mm}$. U hrany rekonstruovaného nástupiště lze použít převýšení až $D=110\text{mm}$.
- Mezistaniční úsek km 118,4 – vzhledem k pravidelnému zaplavování a zanášení trati z levostranného zářezu věnovat zvýšenou pozornost při geotechnickém průzkumu a řešení tělesa železničního spodku
- ŽST Nýřany – viz zápis dopravní technologie - vlečka č. V2136 bude zapojena do koleje č. 8 tak, aby užitná délka koleje od návěstidla S8 k výhybce č. 11 byla alespoň 400 m (polovina vlaku Nex pro Metrans). Zapojení VNVK a koleje pro ČD (zbrojení souprav) bude prověřeno z vlečkové koleje s vybudováním zpevněné manipulační plochy a kolej č. 1 by tak zůstala bez zapojených manipulačních kolejí.
- ŽST Nýřany – prověřeno bude napojení koleje na Heřmanovu Huť bez zásahu do pravostranného stávajícího oblouku o poloměru $R=300\text{m}$???
- ŽST Nýřany – snížení návrhové rychlosti V_k na 115 km/h oproti studii proveditelnosti (140 km/h) vzhledem k umístění výhybce v oblouku v hlavní koleji na domažlickém zhlaví – použít obloukovou výhybku bez PHS
- ŽST Nýřany – nutno projednat rozhraní vleček s jednotlivými vlastníky

5.3 Příspěvek do záznamu z jednání OV, ZZ, Sděl.z. a TV, 18.07.2017

Organizace výstavby (OV) – 2.stavba

1. Organizace výstavby byla, hned jako první bod jednání, vložena do programu dodatečně, a to jako informativní část, na základě které již nyní může být i na ostatní specializace pohlíženo z pohledu etapizačních.
2. Předložené podklady (přiloženo k digi záznamu z porady)
 - 2.1. Schémata Současného a Výhledového stavu, 1. a 2.Etapy vč.podetap 1a. a 2a.
 - 2.2. Řádkový harmonogram Přípravy a Stavby
 - 2.3. K Záznamu z jednání je doplněna podrobnější (než je tímto záznamem uvedená) Textová část Koncepce OV
3. Podmínky řešení OV
 - 3.1. Minimalizace počtu a délek dlouhodobých výluk vyžadujících v osobní dopravě zavedení NAD a adekvátních opatření v dopravě nákladní
 - 3.2. Modernizace jednokolejné trati bez přeložek je není Modernizací, ale Optimalizací trati ve stávající stopě, která lze provést pouze v dlouhodobé výluce s přerušením jakéhokoliv osobního i nákladního provozu
 - 3.3. 1.stavba, jako jednokolejná (výhledově dvoukolejná) novostavba, řešená mezi stejnými koncovými body jako 2.stavba, je projekčně zadána v souběhu (ve stejných termínech) a vzhledem k projednání přes nové pozemky vč. zpracování EIA je předurčena k delší projekční přípravě než 2.stavba
4. Možnosti řešení OV
 - 4.1. 1.možnost:
 - 4.1.1. minimalizace počtu a délek dlouhodobých výluk lze dosáhnout předřazením 1.stavby před rekonstrukci 2.stavby, kde novostavba 1.stavby by byla objízdnou trasou při rekonstrukci 2.stavby
 - 4.1.2. závěr: s ohledem na bod 3.3. výše - zamítnuto
 - 4.2. 2.možnost:
 - 4.2.1. další minimalizaci počtu a délek dlouhodobých výluk v rozsahu 2.stavby lze dosáhnout její rekonstrukcí v celém rozsahu, kde délka dlouhodobé výluky vychází na 5 (max.6) měsíců
 - 4.2.2. z žst.Nýřany je však napojen provoz Kontejnerového překladiště, který v oblasti (daném regionu) nemá adekvátní náhradu a téměř půlroční výluka by znamenala faktickou provozní likvidaci zařízení
 - 4.2.3. závěr: s ohledem na předchozí bod a nemožnost provedení adekvátních opatření v dopravě nákladní dle 3.1. výše - zamítnuto
 - 4.3. 3.možnost:
 - 4.3.1. rozdělení 2.stavby na dvě stavební etapy, kde každá z nich zabezpečí provoz Kontejnerového terminálu
 - 4.3.2. návoz kontejnerových vlaků je realizován vždy po jedné (nevyložené) části úseku, kde dělicím bodem je žst.Nýřany (pro oba úseky je stanicí buď výchozí nebo koncovou)
 - 4.3.3. délka dlouhodobých výluk vychází na 8,5 (max.9) měsíce (délku etap určují mostní objekty);
1. Etapa - 3,5 měsíce, 2. Etapa - 5 měsíců
 - 4.3.4. závěr: - předloženo k dalšímu sledování
5. Časový postup Přípravy a Stavby
 - 5.1. Řádkový harmonogram Přípravy a Stavby vychází pro část PD ze smlouvy, v části Projektu a Stavby je koncepčním návrhem zpracovatele OV,

5.2. Základní termíny Přípravy a Stavby jsou následující:

5.2.1. Přípravná dokumentace (PD):

- čístopis I. PD se zpracovávajími připomínkami SŽDC konec r. 2017

- práce na EIA během r.2018
- čistopis II. PD se zapracovanými připomínkami z EIA konec r. 2018
- získání Územního rozhodnutí (**ÚR**) konec **03/2019**

5.2.2. Projekt stavby (P):

- soutěž a zpracování P v r.2019-2020
- čistopis P konec r. 2020
- získání Stavebního povolení (**SP**) konec **02/2021**

5.2.3. Stavba:

- soutěž na dodavatele stavby v první polovině r. 2021
- předání staveniště konec 08/2021
- dlouhodobé výluky v r. 2022 (1. Etapa 3,5 měsíce; 2. Etapa 5 měsíců)
- ukončení stavby konec **04/2023**

5.3. Podetapy Stavby:

5.3.1. **1a. Etapa** - na konci 1. Etapy, kdy bude na cca 2 týdny přerušen provoz Kontejnerového překladiště a provedeno přepojení a zprovoznění na definitivní stav části kolejiště žst.Nýřany (vlečka V2192 vyloučena)

5.3.2. **2a. Etapa** - na začátku 2 Etapy, kdy bude během cca 2 měsíců provedena v žst.Nýřany rekonstrukce, napojení a zprovoznění trati Nýřany-Heřmanova Huť na novou část kolejiště (vlečka V2136 vyloučena)

6. Provozní a Stavební řešení Etapizace

6.1. **1. Etapa:**

6.1.1. provozní část předpokládá:

- vyloučení železničního provozu v úseku Plzeň Jižní předm. (mimo)-Nýřany (plzeňská část stanice včetně)
- NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany pro zastávkové Os a NAD Plzeň-Stod pro Os přímé, Ex odklonem přes Klatovy
- žst.Nýřany ve směru na Domažlice výchozí stanicí se stávajícím nástupištěm u kol.č.2 a provizorním u kol.č.1; provoz do H.Huti od stávajícího nástupiště u kol.č.10 bez využití NAD
- vlečky V2136 a V2030 bez dotčení provozu

6.1.2. stavební část zahrnuje:

- rekonstrukce žst.Vejprnice (3 dopravní koleje, 1 manipulační kusá, 2 vnější nástupiště) a plzeňské části žst.Nýřany (5 dopravních kolejí, ostrovní a vnější nástupiště, nový podchod)
- rekonstrukce zast.Tlučná s přesunem do nové polohy
- 3 nové podchody, 2 rekonstruované žel.mosty, 2 rekonstruované propustky
- 4 zrušené přejezdy, 1 přejezd rekonstruovaný

6.2. **2. Etapa:**

6.2.1. provozní část předpokládá:

- vyloučení železničního provozu v úseku Nýřany (domažlická část stanice včetně)-Stod (mimo)
- NAD v úseku Nýřany-Stod pro zastávkové Os a NAD Plzeň-Stod pro Os přímé, Ex odklonem přes Klatovy
- žst.Nýřany ve směru z Plzně koncovou stanicí s novým vnějším nástupištěm u kol.č.1 a novým ostrovním mezi kol.č.4 a 6
- žst.Nýřany ve směru do H.Huti od nového ostrovního nástupiště mezi kol.č.4 a 6 bez využití NAD (kromě 2a. Etapy, kdy je provozována NAD Nýřany-H.Huť)
- vlečka V2030 mimo provoz
- po dobu 2a. Etapy vlečka V2192 s dotčením provozu ohledně možné délky vlaku a vlečka V2136 mimo provoz

6.2.2. stavební část zahrnuje:

- rekonstrukce domažlické části žst.Nýřany (4 dopravní koleje, 2 manipulační kusé)
- 1 nový železniční most (silnice II/203), 3 rekonstruované mosty, 1 nový a 1 rekonstruovaný

propustek
- 1 zrušený a 1 rekonstruovaný přejezd

7. Doplňující informace

- 7.1. Předložené Koncepční řešení Organizace výstavby potvrzuje odborný odhad projektanta prezentovaný na Vstupní poradě – tedy, že začátek stavby (Přípravných prací a projekce ZZ) bude ke konci r. 2021 (o rok později, než byl předpoklad zadavatele)
- 7.2. Dokončení stavby (zkušební a ověřovací provoz bude dokončen v r. 2023 (tedy v roce, který byl zadavatelem v Zadání předpokládán)
- 7.3. Stavba elektrizace úseku Nýřany-Heřmanova Huť:
- i když zatím nebyla vypsána soutěž na zhotovitele PD, jde zejména o stavební (ne technologickou) záležitost (např. dojde ke zrušení přejezdu s drobnou přeložkou trati)
- zadavatelem potvrzeno deklarované riziko ze Vstupní porady, že dopad do 2.stavby se v úrovni PD nepředpokládá (min. se netýká odevzdání čistopisu I.)
- názor některých zástupců SŽDC, že stavba by měla jít v souběhu s 1. a 2a Etapou 2.stavby, kde by pak součástí 2.stavby byla i kompletní elektrizace úseku Plzeň (mimo)-Nýřany (včetně)
- 7.4. Odevzdání PD čistopisu I. na konci r. 2017 bude bez zapracování „Provozně technické studie trati Plzeň-Domažlice-st.hranice SRN pro aktualizaci dopravní technologie na celém rameni“. Německá strana dosud neposkytla podklady. Je tedy potvrzeno ujištění zadavatele ze Vstupní porady, že dopad do 2.stavby se v úrovni PD nepředpokládá (min. se netýká odevzdání čistopisu I.)

Zaznamenal Ing. M.Halama
zpracovatel části dokumentace OV

5.4 Záznam jednání OV, ZZ a DPT, 04.09.2017

ZÁPIS ZVÝROBNÍHO VÝBORU

Akce: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)
Místo: METROPROJEKT Praha a.s. (I.P.Pavlova 2, Praha)
Datum: 4.9..2017
Přítomni: viz prezenční listina
(MP – Metroprojekt Praha a.s.; SP – Signal Projekt s.r.o.; SŽDC – Správa železniční a
dopravní cesty, státní organizace; ČD - České dráhy a.s.)

Zabezpečovací zařízení (Jabůrek)

1. Napojení vlečky Metrans přes výhybku č. 4 bude zabezpečeno elektromotorickým přestavníkem ve vazbě s výkolejkou, se zapojením do SZZ. Seřaďovací návěstidlo z vlečky bude stožárové.
2. Trať Nýřany – Heřmanova huť se v rámci stavby nebude řešit. Trať zůstane D3. Dirigující dispečer bude na PPV v Domažlicích. Pro jízdu na trať D3 bude dirigující dispečer dávat povolení na CDP souhlasovým tlačítkem.
3. .Ve stanici Nýřany je ve směru od Vejprnic traťová rychlost 120 km/h. Počítá se nutností zřídit VCO.

Organizace výstavby (OV) – 2.stavba (Halama)

4. Organizace výstavby byla poprvé projednána 18.07.2017. Do programu byla jako první bod jednání vložena dodatečně, a to jako informativní část. Nyní byla v programu avizovaná jako jedna z hlavních částí se zaměřením na vliv dotčených vleček. Příspěvek do záznamu tedy opakuje a je velmi podobný tomu z 18.07.2017.
5. Předložené a doplněné podklady (přiloženo k digi záznamu z porady)
 - 5.1. Schémata Současného a Výhledového stavu, 1. a 2.Etapy vč.podetap 1a. a 2a.
 - 5.2. Řádkový harmonogram Přípravy a Stavby
 - 5.3. K Záznamu z jednání je doplněna podrobnější (než je tímto záznamem uvedená) Textová část Koncepce OV
6. Podmínky řešení OV
 - 6.1. Minimalizace počtu a délek dlouhodobých výluk vyžadujících v osobní dopravě zavedení NAD a adekvátních opatření v dopravě nákladní
 - 6.2. Modernizace jednokolejné trati bez přeložek není Modernizací (jak je uvedeno v názvu stavby), ale dle drážního názvosloví Optimalizací trati ve stávající stopě, která lze provést pouze v dlouhodobé výluce s nutností přerušení jakéhokoliv osobního i nákladního provozu
 - 6.3. 1.stavba, jako jednokolejná (výhledově dvoukolejná) novostavba, řešená mezi stejnými koncovými body jako 2.stavba, je projekčně zadána v souběhu (ve stejných termínech) a vzhledem k projednání přes nové pozemky vč. zpracování EIA je předurčena k delší projekční přípravě než 2.stavba
7. Možnosti řešení OV
 - 7.1. **1.možnost:**
 - 7.1.1. minimalizace počtu a délek dlouhodobých výluk lze dosáhnout předřazením 1.stavby před rekonstrukci 2.stavby, kde novostavba 1.stavby by byla objízdou trasou při rekonstrukci 2.stavby
 - 7.1.2. závěr: s ohledem na bod 3.3. výše – zamítnuto

7.2. 2.možnost:

- 7.2.1. další minimalizaci počtu a délek dlouhodobých výluk v rozsahu 2.stavby lze dosáhnout její rekonstrukcí v celém rozsahu, kde délka dlouhodobé výluky vychází na 5 (max.6) měsíců
- 7.2.2. z žst.Nýřany je však napojen provoz Kontejnerového překladiště, který v oblasti (daném regionu) nemá adekvátní náhradu a téměř půlroční výluka by znamenala faktickou provozní likvidaci zařízení
- 7.2.3. závěr: s ohledem na předchozí bod a nemožnost provedení adekvátních opatření v dopravě nákladní dle 3.1. výše - zamítnuto
- 7.3. **3.možnost**:
- 7.3.1. rozdělení 2.stavby na dvě stavební etapy, kde každá z nich zabezpečí provoz Kontejnerového terminálu
- 7.3.2. návoz kontejnerových vlaků je realizován vždy po jedné (nevyložené) části úseku, kde dělícím bodem je žst.Nýřany (pro oba úseky je stanicí buď výchozí nebo koncovou)
- 7.3.3. délka dlouhodobých výluk vychází na 8,5 měsíce (délku etap určují mostní objekty); 1. Etapa - 3,5 měsíce, 2. Etapa - 5 měsíců
- 7.3.4. závěr: - přijátá koncepce OV
8. Časový postup Přípravy a Stavby
- 8.1. Řádkový harmonogram Přípravy a Stavby vychází pro část PD ze smlouvy, v části Projektu a Stavby je koncepčním návrhem zpracovatele OV
- 8.2. **Základní termíny** Přípravy a Stavby jsou následující:
- 8.2.1. Přípravná dokumentace (PD):
- čístopis I. PD se zpracovanými připomínkami SŽDC konec r. 2017
 - práce na EIA během r.2018
 - čístopis II. PD se zpracovanými připomínkami z EIA konec r. 2018
 - získání Územního rozhodnutí (**ÚR**) konec **03/2019**
- 8.2.2. Projekt stavby (P):
- soutěž a zpracování P v r.2019-2020
 - čístopis P konec r. 2020
 - získání Stavebního povolení (**SP**) konec **02/2021**
- 8.2.3. Stavba:
- soutěž na dodavatele stavby v první polovině r. 2021
 - předání staveniště konec 08/2021
 - dlouhodobé výluky v r. 2022 (1. Etapa 3,5 měsíce; 2. Etapa 5 měsíců)
 - ukončení stavby konec **04/2023**
- 8.3. **Podetapy** Stavby:
- 8.3.1. **1a. Etapa** - na konci 1. Etapy, kdy bude na cca 2 týdny přerušen provoz Kontejnerového překladiště a provedeno přepojení a zprovoznění na definitivní stav části kolejiště žst.Nýřany (vlečka V2192 vyloučena)
- 8.3.2. **2a. Etapa** - na začátku 2 Etapy, kdy bude během cca 2 měsíců provedena v žst.Nýřany rekonstrukce, napojení a zprovoznění trati Nýřany-Heřmanova Huť na novou část kolejiště (vlečka V2136 vyloučena)
9. Provozní a Stavební řešení Etapizace
- 9.1. **1. Etapa**:
- 9.1.1. provozní část předpokládá:
- vyloučení železničního provozu v úseku Plzeň Jižní předm. (mimo)-Nýřany (plzeňská část stanice včetně)
 - NAD v úseku Plzeň hl.n.-Nýřany pro zastávkové Os a NAD Plzeň-Stod pro Os přímé, Ex odklonem přes Klatovy
 - žst.Nýřany ve směru na Domažlice výchozí stanicí se stávajícím nástupištěm u kol.č.2 a provizorním u kol.č.1; provoz do H.Huti od stávajícího nástupiště u kol.č.10 bez využití NAD
 - vlečky V2136 a V2030 bez dotčení provozu
- 9.1.2. stavební část zahrnuje:
- rekonstrukce žst.Vejprnice (3 dopravní koleje, 1 manipulační kusá, 2 vnější nástupiště) a plzeňské části žst.Nýřany (5 dopravních kolejí, ostrovní a vnější nástupiště, nový podchod)

- rekonstrukce zast.Tlučná s přesunem do nové polohy
- 3 nové podchody, 2 rekonstruované žel.mosty, 2 rekonstruované propustky
- 4 zrušené přejezdy, 1 přejezd rekonstruovaný

9.2. 2. Etapa:

9.2.1. provozní část předpokládá:

- vyloučení železničního provozu v úseku Nýřany (domažlická část stanice včetně)-Stod (mimo)
- NAD v úseku Nýřany-Stod pro zastávkové Os a NAD Plzeň-Stod pro Os přímé, Ex odklonem přes Klatovy
- žst.Nýřany ve směru z Plzně koncovou stanicí s novým vnějším nástupištěm u kol.č.1 a novým ostrovním mezi kol.č.4 a 6
- žst.Nýřany ve směru do H.Huti od nového ostrovního nástupiště mezi kol.č.4 a 6 bez využití NAD (kromě 2a. Etapy, kdy je provozována NAD Nýřany-H.Huť)
- vlečka V2030 mimo provoz
- po dobu 2a. Etapy vlečka V2192 s dotčením provozu ohledně možné délky vlaku a vlečka V2136 mimo provoz

9.2.2. stavební část zahrnuje:

- rekonstrukce domažlické části žst.Nýřany (4 dopravní koleje, 2 manipulační kusé)
- 1 nový železniční most (silnice II/203), 3 rekonstruované mosty, 1 nový a 1 rekonstruovaný propustek
- 1 zrušený a 1 rekonstruovaný přejezd

10. Doplňující požadavky a informace

- 10.1. Kontejnerový terminál je pro Západní Čechy jediný, nenahraditelný a jeho odstavení na 14 dní by znamenalo převedení dopravy (vč dopravy Kovošrotu) na nákladnou dopravu kamionovou. Akceptovat lze max.1 týden (Hořínek, provozní ředitel KT)
- 10.2. Požadavek na průvoz 29 párů nákladních vlaků směr SRN lze splnit pouze za podmínky, že 1.stavba (modernizace v úseku Plzeň-Chotěšov v nové stopě) bude předcházet 2.stavbě (Šimral, ŽESNAD)
- 10.3. Odklonová trasa pro nákladní vlaky přes Klatovy je nedostatečná a nelze s ní počítat (?)
- 10.4. Kolejové schéma žst.Nýřany je pro provoz a manipulaci nákladní dopravy Kontejnerového terminálu (KT) nepřijatelné, neexistuje přímé napojení s odjezdem na Domažlice (vůbec nezlepšuje současný stav), vypravení jednoho vlaku zabere 1 hodinu. Vznese požadavek na přepracování kolejového řešení (?)
- 10.5. Topologie kolejíště žst.Nýřany odpovídá schválené koncepci MD ČR (rozhodnutí Odborné komise), zadání SŽDC a takto byla i zadavatelem na jednání koncepčně odsouhlasena. Preferována byla organizace osobní dopravy (umístění a kolejové napojení ostrovního nástupiště pro křižování vlaků). Požadavek na změnu zadání je nutné adresovat nejen na SŽDC, ale zejména na MD ČR. Projektant zpracuje a předloží technické možnosti zapojení koleje vlečky KT do kol.č.2 s přímým odjezdem na Domažlice (HIP Ing.Beber, MP)

Dopravní technologie – dopravní opatření (Kafka)

Obecně

11. Projektant vysvětlil postup návrhu ŽST Nýřany a z něj vyplývající zapojení vlečky a dlouhých kolejí. Řešení není ideální pro všechny, avšak v rámci zadání bylo nejlepší. Vlaky Nex Praha - Nýřany a zpět budou vedeny na kolej č. 8, vlaky Nex Praha - Nýřany - Německo musí využívat kolej č. 2 s posunem za výhybku č. 1 a do kolejí č. 4 - 8. Délky koleje mezi seřaďovacími návěstidly na obou zhlavích jsou navrženy na 400 m (lokomotiva + polovina soupravy o délce 740 m).
12. S návrhem zásadně nesouhlasí zástupce společnosti Metrtrans, se kterým souhlasí i zástupce ČD Cargo. Po diskuzi bylo ujednáno, že projektant zpracuje řešení pro zapojení vlečky na plzeňském zhlaví mezi 1. a 2. kolej bez ohledu na zábor pozemků a případné demolice objektů (viz příloha zápisu). Výsledné řešení však závisí na pokynu investora.

Výluka úseku Plzeň, Nová Hospoda - Nýřany

13. Při výluce v úseku Plzeň, Nová Hospoda - Nýřany je navržen odklon nákladních vlaků přes Klatovy, kde je přes den velmi omezená možnost provozu nákladních vlaků, zejména o délce 600 m pro terminál Metrans. Vyjma delší vzdálenosti přibývá také úvrat' v Klatovech. V ŽST Nýřany není možnost objíždění vozů pro obsluhu vleček, v úseku výhybna Chotěšov - Nýřany a zpět musí být v jednom směru vlak sunut. Zástupce společnosti Metrans nesouhlasí se sledem staveb nejprve 2. stavba a poté 1. stavba, požaduje vzhledem k neúměrně vysokým nákladům na provoz nejprve vybudování nové trati a poté rekonstrukci stávající. Délka výluky na přepojení vlečky Metrans může být maximálně týden.
14. Vlaky Ex budou v úseku Plzeň - Domažlice nahrazeny výlukovými autobusy se dřívějším odjezdem z ŽST Plzeň. Pro tranzitní cestující přes Plzeň bude veden přímý autobus v úseku Rokycany – Domažlice. V opačném směru jsou opatření analogická. Vlaky Os Budou vedeny v úseku Nýřany - Domažlice, dále bude vedena přímá autobusová linka Plzeň - Stod a zastávková linka Plzeň - Nýřany. U souprav musí být upraveny oběhy tam, aby se dostaly přes Klatovy v předepsaném intervalu k údržbě.

Výluka úseku Nýřany - Chotěšov

15. Při výluce v úseku Nýřany - Chotěšov platí shodná opatření pro tranzitní vlaky nákladní dopravy. V ŽST Nýřany není možnost objíždění vozů pro obsluhu vleček, v úseku výhybna Vejprnice - Nýřany a zpět musí být v jednom směru vlak sunut.
16. Vlaky Ex budou v úseku Plzeň - Domažlice nahrazeny výlukovými autobusy se dřívějším odjezdem z ŽST Plzeň. Pro tranzitní cestující přes Plzeň bude veden přímý autobus v úseku Rokycany – Domažlice. V opačném směru jsou opatření analogická. Vlaky Os Budou vedeny v úseku Plzeň - Nýřany a Stod - Domažlice, dále bude vedena přímá autobusová linka Plzeň - Stod a zastávková linka Nýřany - Stod a Nýřany - Heřmanova Huť (po dobu výluky trati na Heřmanovu Huť. U souprav musí být upraveny oběhy tam, aby se dostaly přes Klatovy v předepsaném intervalu k údržbě.

Dopravní technologie – dopravní opatření (Kolář – SŽDC CDP)

17. nesouhlasné stanovisko zástupce CDP Praha k navrženému řešení z pohledu řízení provozu (provozně nevhodné obsazování záhlaví posunem včetně souvisejícího přílišného vysunutí vjezdových návěstidel uvedené v bodě 11. zápisu) – (Kolář – SŽDC CDP)
18. na jednání výrobního výboru navrhované prověření možnosti využití části vlečkové koleje vlečky 2033 na chotěšovském zhlaví za účelem dosažení dostatečné délky dopravních kolejí po úpravách na vejprnickém zhlaví pro zaústění vlečky Metrans bude nejspíše problematické vzhledem k PZZ v km 123,613,
19. s ohledem na oba přejezdy na silnicích II. tříd (122,722 a 123,613) je nutno realizovat řešení, které nebude vyvolávat potřebu uzavírání PZZ nad rámec jízdy vlaků.

5.5 Pořadí staveb, staničení - Stanovisko investora, 07.03.2018

From: Hlavac@szdc.cz [<mailto:Hlavac@szdc.cz>]
Sent: Wednesday, March 07, 2018 10:44 AM
To: Halama Miroslav Ing. Halama@metroprojekt.cz
Cc: Křivánek Václav Ing. <Krivanek@metroprojekt.cz>; Kučera Robert Ing. <Kucera@metroprojekt.cz>; Vyskočil Petr Ing. Vyskocil@metroprojekt.cz
Subject: RE: 7062-PICho, Pořadí staveb, staničení - dotazy

Dobrý den,
Stanovisko investora a vysvětlení níže v textu – červeným písmem. V případě nejasností, nebo pokud budete mít pochybnosti mne kontaktujte.
S pozdravem

From: Halama Miroslav Ing. [<mailto:Halama@metroprojekt.cz>]
Sent: Tuesday, March 6, 2018 2:44 PM
To: Hlaváč František, Ing.
Cc: Křivánek Václav Ing.; Kučera Robert Ing.; Vyskočil Petr Ing.
Subject: 7062-PICho, Pořadí staveb, staničení - dotazy

7062-MP51-AS-002/HA

Vážený pane inženýre,
za zpracovatele Organizace výstavby, se na vás, jako na nového HIS, obracím s dotazy k upřesnění Zadání 2.stavby Modernizace trati Plzeň-Domažlice, úsek Plzeň-Nýřany-Chotěšov a prosím o trpělivost při čtení ☺. Vlastně požádám i o shovívavost níže uvedených dotazů, které by svým podáním mohly vyznít jako impertinence ☺.

Stavbu jste zdědil po kolegovi Redlichovi a upřímně řečeno, vám to nezávidím. Podobně zdědil stavbu i náš nový HIP po kolegovi Beberovi, taky mu nezávidím. Tuhle stavbu ale nezávidím ani sobě, a to už od první porady dne 15.2.2017, kde došlo k mému prvnímu „střetu“ se zástupci zadavatele. Zde jsem poprvé konstatoval, že některé podmínky Zadání a nebo jejich výklad (pozn. *Vím, že pod Zadáním jste podepsán vy.*) si protirečí, nejde je splnit a s ohledem na další stavby je postup zadavatele „nelogický“ **Příliš obecné konstatování a možné nepochopení pro bylo co zadáno tak jak bylo.** (viz podobně jako otázka nepochopení navázání začátku 2. stavby na 1. které se řeší níže) Ale připouštím, že ne vše se podařilo správně posoudit a formulovat, navíc náhledy a požadavky se stále vyvíjejí. Původní koncepce zadání nepředpokládala uvedení mimo jiné TRAKCE do provozu samostatně v rámci „modernizace domažlické trati“ 2. stavby (dále jen 2. stavby, obdobně použito i pro 1. a 3. stavby), ale až následně v rámci realizaci 1. respektive 3. stavby, což vycházelo ze Studie proveditelnosti, kde byla navržena pouze jedna trakční transformovna a to u Domažlic. Tento přístup se v rámci přípravy 2. stavby, jehož jsem se neúčastnil, změnil. Nyní se požaduje zprovoznění trakce jako součást 2. Stavby (napájení z TT Doudlevice). Tato skutečnost vyvolá požadavek v dalším stupni přípravy přesunout úsek (mezi koncem stavby Uzlu Plzeň 3. Stavby (dále jen UP3) a začátkem 2. stavby, který je dnes připravován jako součást 1. stavby a proto ten nový a zdánlivě nelogický (pokud je vytrženo z kontextu a není přesně specifikováno jak a proč) požadavek na navázání 2. stavby na 1. stavbu nikoli na stávající stav.

„Díky“ profesní zahlcenosti jinými projekty jsem od této stavby na několik (cca 6) měsíců „utekl“ a vracím se k ní pár týdnů před odevzdáním Konceptu (K připomínkám). Bohužel mám pocit, že se stav za tu dobu koncepčně zhoršil a zneřehlednil, což je pro profesi Organizace výstavby podstatná překážka smysluplného plnění. Nerad bych v textu dokumentace odpovídal stylem „nevím“, „není známo“, „odhaduji“, „zadavatel mi nařídil“,

1. a 2. stavba byly projekčně zadány ve stejnou dobu, takže budou i ve stejnou dobu projekčně připraveny a (pokud odhlédneme od veřejné projednatelnosti) bude je možné začít stavět ve stejnou dobu. Když však přihlídneme k realitě železničních staveb a jejich projednatelnosti (bonusem je zde např. EIA),

zpozdí se 1.stavba odhadem min. o 2-3 roky. Pořadí staveb (nejprve 2.stavba, pak 1.stavba) při projednávání nerad, ale i přesto, připustil i zadavatel a dále požadoval jejich koordinaci. **Předpokládané pořadí realizace staveb nejprve 2. a až pak 1. stavby stále trvá a je založen na předpokladu, že pro 2. stavbu nebude vyžadována EIA a dále na požadavku připravit maximum reálně možných smysluplných staveb pro čerpání OPD2, na základě poučení z programu OPD1. Pro 1. stavbu – novostavba trati, musíme počítat s EIA a tedy z časových důvodů nestihneme realizaci z OPD2. Ale u 2. stavby nadále v tuto chvíli tento požadavek zadavatele na čerpání realizace z OPD2 platí.**

K nynějšímu stavu bych prosil o vyjasnění (narovnání) několika skutečností:

- A. Specialista kolejář dostal nově pokyn, navázat 2.stavbu (na začátku úseku) na 1.stavbu – proč? **VIZ předchozí text a bod E** Opravdu bylo za poslední půl rok změněno logické pořadí staveb (bez ohledu na číslici) a stavební prioritu dostal úsek 1.stavby? Pořadí má vliv nejen na projektovaný termín začátku stavby, ale zejména na staničení (viz bod C. níže). Navíc interpretovaný požadavek Zadání zněl projektovat stavby jako samostatně provozovatelné (tedy nabízí se navázání 2.stavby na současný stav a ne na 1.stavbu).
- B. 2.stavba byla Zadáním požadována k realizaci v letech 2020-2023 (OPD2) – když jsem na jednání předložil první možný rok zahájení stavby na r.2021, byl jsem zadavatelem označen za spekulanta. *(Prosím, kdo nyní „spekuluje“ o tom, že 2.stavba naváže na první? Přidal bych se k němu ☺. Alespoň bych splnil požadavek zadání na minimalizaci výluk a omezení NAD.)* Vzápětí ale, jsem byl zástupcem zadavatele poučen, že i když se nesplní začátek stavby v určeném období OPD2, bude použit precedens OPD1, kde došlo k přesahu konce o 2 roky. *(Ještěže jsou pravidla EU gumová ☺).* **Zadavatel nadále předpokládá spolufinancování realizace stavby z OPD2 a to ať plné nebo částečné pokud to pravidla dovolí. Od zpracovatele bychom rádi dostali realistický návrh termínu realizace stavby, nikoli spekulativní. I když jsme si vědomi, že požadavek zadavatele je založen na předpokladu, že nebude pro 2. stavbu vyžadována EIA. Pokud by nakonec byla i pro 2. stavbu požadována EIA a tím se s 2.stavbou s termíny realizace posunuli mimo období čerpání OPD2, tak by, bylo nepochybně smysluplné a rozumné změnit pořadí realizace staveb. To, ale v tuto chvíli neplatí, alespoň investor v tuto chvíli takové informace nemá.**
- C. Staničení 2.stavby (dle nového pokynu zadavatele) navazuje na staničení 1.stavby, kde je toto pokračováním 3.stavby ŽU Plzeň (ovšem chybí kousek – viz níže bod H.). Když pomínu chybějící úsek (s možnými abnormálními hektometry a možnou neplynulostí staničení) přestávám rozumět stavu, kdy 1. i 2. stavba pokračuje stejným staničením (navíc změněným uprostřed projektu oproti stávajícímu). Jak se od sebe, při reálném provozu, odliší stará a nová trať? Ve stavbě Kolín-Babín (od stejného zadavatele - SŽDC, SSZ) byl uprostřed projektování pro Libickou spojkou zadán požadavek naprosté odlišnosti staničení k hlavní trati, aby nedošlo k možné záměně při identifikaci, o kterou trať že to vlastně jde (např. nehoda na trati nebo požadavek odvrácení nehody přes dispečera apod. ...). Když ne v tomto stupni, pak ve stupni následujícím bude nutné! staničení staveb od sebe odlišit. **K tomu jen dodám, že staničení se musí řešit při koordinaci všech uvedených staveb a musí navazovat na staničení UP3. Od zpracovatele, zadavatel očekává, že předloží návrh řešení a ten v rámci projednávání se všemi odbornými složkami SŽDC, bude už na profesních poradách projednán. Proč se tak nestalo a tento problém je nevyřešen nedokážu odpovědět. Nicméně pokud se tak nestalo může k tomu dojít i při závěrečném projednávání celého technického řešení stavby.**

- D. Na konci 2.stavby (dle nového pokynu zadavatele) naopak navazuje stavba na současný stav – proč, když zadavatel (dle bodu A.) zjevně upřednostňuje zahájení 1.stavbou? **Viz bod E**
- E. Příměstská doprava do Plzně (a Zadání) požaduje respektovat a koordinovat stavbu elektrizace Nýřany-Heřmanovy Hutě – tedy podporuje realizaci 2.stavby (včetně zatrolejování) min. v úseku do Nýřan – to ovšem tlačí dopředu stavbu č.2 a ne č.1 **ANO, s tím že část úseku navazující na stavbu UP3, která je v rámci zpracování DUR připravována jako součást 1. stavby, bude v dalším stupni (zpracování dokumentace DSP) vyňata z 1. stavby a začleněna do druhé stavby. Proto se nyní nově požaduje navázání začátku 2. stavby na 1. stavbu namísto na stávající stav (jedná se ale jen o úsek 1. stavby mezi koncem UP3 a začátkem 2. stavby, nikoli tedy o upřednostnění celé 1. stavby, jak bylo zřejmě vámi mylně pochopeno.**
- F. Na jaké úrovni je příprava elektrizace úseku Nýřany-Heřmanova Huť? Dle Zadání má 2.stavba zohlednit stavbu Ný-H.H. – jde o splnění požadavku Zadání, aby nedošlo ke zmařeným nákladům, které při dotování z EU jsou nepřipustné. Kdo je zpracovatelem této dokumentace? Dodá zadavatel nějaký (třeba i dílčí) výstup této dokumentace? **Připravuje se vypsání tendru na zhotovení dokumentace ZP+DUR, výstup zatím není a ni zpracovatel dokumentace, realizace se předpokládá 2022-2024**
- G. Na jaké úrovni je příprava 3.stavby ŽU Plzeň? **Stavba je v realizaci od 11/2017** Zadání předpokládá, že bude hotová – je tomu skutečně tak? **ANO** Byla již vypsána soutěž na realizaci? **ANO** Ve kterých letech bude stavba postavena? **Realizace 2017-2019**
- H. Úsek mezi koncem 3.stavby ŽU Plzeň a Novou Hospodou (začátek 1.stavby) je projekčně „jaksi“ vypuštěn. Byla už zadána projekční příprava na jeho elektrizaci? Pokud ano, kdo je projektantem? **Tato část byla zařazena a je v DUR projektována jako součást 1. stavby a předpokládáme jeho převedení v dalším stupni tedy DSP (na zvážení je převedení již při schvalování ZP 2. stavby) do 2. stavby viz již co bylo uvedeno výše.**
- Na konci je už jen drobnost:
- I. Trvá stále požadavek zadavatele k umístění loga CEF na všechny rozpisky? **ANO, příprava stavby (zpracování projektové dokumentace) je hrazena z programu CEF** Po půl roce jsem ho nikde nezaznamenal. Za nového HIPa bych poprosil o zaslání jeho správné podoby (velikosti, barev, typu písma, vč. případného textu) nejlépe ve všech schválených editovatelných podobách jako jsou doc., xls., dwg., **Zaslání LOGA BUDU řešit následně**

Otázek a nesrovnalostí je sice mnohem víc, ale zatím prosím o reakci na vše výše uvedené (jedná se o koncepční věci). Svoje komentáře prosím připojte nejlépe do výše uvedeného textu, jinou barvou ☺.
Velmi děkuji za váš čas, s pozdravem

Ing. Miroslav Halama
zásady organizace výstavby

METROPROJEKT Praha a. s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
tel.: +420 296 154 225
halama@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz

5.6 Vyjádření k dokumentaci DUR - O12, 24.05.2018

(včetně komentáře zpracovatele OV z projednání připomínek dne 06.06.2018)

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 30414/2018-SŽDC-GŘ-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 24.5.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

7062-MP51-AV-006/HA

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro územní řízení

K předložené dokumentaci pro územní řízení (DÚR) stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ má úsek řízení provozu níže uvedené připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

c) oddělení předpisů

(zpracovatel p. M. Bára, tel. 972 244 450)

POZNÁMKA k celé dokumentaci: Upozorňuji na skutečnost, že ještě nejsou stanovena definitivní pravidla (předpis) pro provoz v ETCS. Připomínky k ETCS tedy nemusí být v souladu s později nastavenými pravidly (předpisem).

B_12_ORGANIZACE_VYSTAVBY

B_12_100_Technicka_zprava.pdf

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

(Str. 4) v textu v závorce u výhybny Chotěšov opravte slovo „stanice“ na slovo výhybna

Zpracováno

Ing. Halama

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

(Str. 16) Připomínky k textu: „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.“

- dokladem o Odborné zkoušce se zřejmě myslí „Osvědčení o odborné způsobilosti“
- předpis SŽDC Zam1 stanovuje pravidla pro získávání odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy na dráhách, na kterých je provozovatelem dráhy SŽDC a při provozování drážní dopravy u provozovatele drážní dopravy SŽDC, způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

Zpracováno

Ing. Halama

Ing. Josef Hendrych

náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

5.7 Připomínky k dokumentaci DUR - O6, 25.05.2018

(včetně komentáře zpracovatele OV z projednání připomínek dne 06.06.2018)

Váš dopis zn.: 15774/2018-SZDC-SSZ-ÚT2-FH
Zde dne: 19. 4. 2018
Naše zn.: 30891/2018-SZDC-GŘ-O6
Vyřizuje: Jiří Záruba
Telefon: 972 246 435
Mobil: 725 501 038
E-mail: Zaruba@szdc.cz
Datum: 25. 5. 2018

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ**
Sokolovská 278/1995
190 00 Praha 9

7062-MP51-AV-007/HA

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

Obdrželi jsme k připomínkám dokumentaci pro územní řízení výše uvedené stavby, která vychází ze schválené Studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“.

Předložená dokumentace není kompletní, postrádáme části G (Náklady a ekonomické hodnocení) a H (Doklady). Veškeré dále uplatňované připomínky se týkají pouze návrhu technického řešení. K předloženým částem dokumentace máme následující připomínky:

Koncepce stavby

V části B.12 Organizace výstavby (kapitola 1.4 Skutečná koncepce a rozsah 2. stavby Modernizace trati) je uvedeno, že již v této stavbě dojde ke zprovoznění trakce a napájení bude zajištěno z TT Doudlevce. Zdůvodněte navrhovanou změnu rozsahu této stavby. Z čeho požadavek na elektrický provoz Plzeň – Nýřany vyplývá?

Trakce je od začátku součástí Zadání 2.stavby, i když bylo řečeno, že se provede pouze příprava zemní (základové) části a zatrolejování až po dostavbě 3. a 4. stavby úseku do Domažlic. Zároveň je součástí Zadání 2.stavby požadavek koordinace se stavbou Elektrizace Nýřany-H.Huť (tato stavba byla již projekčně zahájena). Ve spojení s nově rekonstruovanou trakční transformovnou Doudlevce, jako podpůrné součásti pro napájení souboru staveb Plzeň-Domažlice, nastává v rámci 2.stavby reálný podklad pro uskutečnění „společenského požadavku“ Plzeňské aglomerace zprovoznit plnohodnotnou příměstskou dopravu z Plzně do Heřmanovy Huti.

Nejde tedy o změnu rozsahu stavby, ale o využití a spojení všech tří prvků pro návrh a prosazování elektrického provozu v 2.stavbě v úseku do Nýřan a v rámci stavby Elektrizace Nýřany-H.Huť až do Heřmanovy Huti. Zbývá část 2.stavby (Nýřany mimo Chotěšov mimo) bude z TV obsahovat pouze zemní část.

Ing. Halama

V celé předložené dokumentaci kromě výše uvedené části B.12 se navrhuje původní uvažovaná posloupnost staveb (tj. nejprve 1. stavba, na kterou naváže 2. stavba).

K otočení pořadí staveb došlo na základě úvahy zadavatele (SSZ), že jako první se (z pohledu projekční přípravy, projednatelnosti a realizace/čerpání ještě z fondů OPD2) podaří uskutečnit 2.stavbu, která (na rozdíl od 1.stavby), nebude zatížena dokumentací EIA. Proto i k 2.stavbě byla přiřčena část 1.stavby (odb.Nová Hospoda) a s tím i část úseku (zatím žádnou stavbou neřešená) od konce akce Uzlu Plzeň 3.stavby (UP3) po novou odb.Nová Hospoda.

Uvedená změna Zadání byla zadavatelem SSZ, pracoviště Plzeň, uvažována včlenit až do dokumentace dalšího stupně dokumentace (tedy do Projektu stavby - DSP). To by ovšem bylo v rozporu s účelem dokumentace DÚR, kde by pro Územní rozhodnutí, důležitá a provozuschopná část trati, chyběla. Proto si

zpracovatel Organizace výstavby nejen nechal pořadí staveb a jejich provázanost od HIS vysvětlit a zpřehlednit, ale pak i (na rozdíl od ostatních částí dokumentace) část B.12 projekčně připravil jako ucelenou, samostatnou a provozuschopnou 2.stavbu. Ing. Halama

Opačný postup uvedený pouze v části B.12 zásadně nedoporučujeme především z důvodu značných zmařených investičních prostředků v oblasti odbočky Nová Hospoda.

Odbor 6 GŘ SŽDC již od Vstupního jednání (15.2.2017) varoval před nebezpečím tzv. Zmařených investic a požadoval tzv.Udržitelnost projektu. Předložená verze v části B.12 představuje minimum „zmařených investic“. Koncepční uspořádání odb.Nová Hospoda bude kompletně založeno ve 2.stavbě, tedy včetně ovládání. Budoucí napojení 1.stavby znamená v kolejové části vyjmutí kolejových polí pro vložení dvou výhybek a úpravy jejich zatrolejování pro kompletní odbočení.

Při budování odb.Nová Hospoda a obavy ze zmařených investic můžeme jít ještě dále, a to tak, že obě odbočné výhybky vložíme již ve 2.stavbě a zamkneme je do přímého a odbočného směru a zároveň zřídíme slepá ramena stožárů a TV vedení do stopy budoucí 1.stavby. Je ale logické, že tyto investice budou do napojení 1.stavby jenom chátrat (tím vyrobíme tu skutečně zmařenou investici).

Ing. Halama

Souhrnná technická zpráva (zpracoval: Ing. Pavel Konopásek, tel.: 602 289 077)

- STZ obsahuje pouze popis jednotlivých PS a SO, doplňte ostatní kapitoly dle platné legislativy.
- V části D.1 této souhrnné technické zprávy na straně 1 v posledním odstavci požadujeme doplnit za 2. větu tohoto odstavce text „S ohledem na připravovanou stavbu Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť, kdy nelze v době odevzdání této dokumentace predikovat vývoj výše uvedené navazující stavby, bude vazba mezi dispečerem CDP Praha (PPV Domažlice) a dirigujícím dispečerem, případně jen dispečerem řešena v dalším stupni projektové přípravy.“

Na projednání připomínek dne 6.6.2018 bylo potvrzeno, že v rámci dokumentace DUR bude zachováno (na poradě ZZ dne 4.9.2017 dohodnuté) umístění PPV v Domažlicích. Toto řešení je složitostí i investičními náklady na „straně bezpečnosti“ protože každé jiné bude jednodušší i levnější. Upřesnění bude provedeno v dalším stupni projektové přípravy. Ing. Halama

- V části B.1 v PS 23-02-31 u rozhlasového zařízení na straně 8 je uvedeno, že bude v ŽST Vejprnice ozvučen podchod a obě ostrovní nástupiště. V rámci této stavby zde nebude zřizován podchod pro přístup na nástupiště a ani ostrovní nástupiště, jelikož jsou navržena pouze dvě vnější nástupiště u kolejí č. 1a a 2. Požadujeme text opravit. Na straně 9 u PS 25-02-31 v ŽST Nýřany opravte u rozhlasového zařízení, že budou ozvučena obě ostrovní nástupiště. V této stanici bude pouze jedno vnější nástupiště u koleje č. 1 a jedno ostrovní nástupiště přístupné podchodem mezi kolejemi 4 a 6. Požadujeme text opravit a to i u informačního systému.
- Užitečné délky kolejí uvedené v tabulce č. 3 na straně 16 jsou rozdílné s částí B.2 a E.1.1. Požadujeme užitečné délky kolejí sjednotit.

Ing. Alena Heinišová

ředitelka odboru přípravy staveb

5.8 Pořadí k dokumentaci DUR – OŘ Plzeň, 01.06.2018

(včetně komentáře zpracovatele OV z projednání připomínek dne 06.06.2018)

Ze dne: 19.04.2018

Naše zn. (č.j.): /2018-SŽDC-OR PLZ-ÚT (48/18-INV)

Poč. Listů: 7

Poč. Příloh: 1

Poč. Listů př.: 2

Vyřizuje: Ing. Zdeněk Petr

Telefon: 972524450

Mobil: 724 808 583

E-mail: Zdenek@szdc.cz

Datum: 1.6.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
oblast Plzeň
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9
Na vědomí: Ing. František Hlaváč

METROPROJEKT Praha a.s.

3/HA

I.P.Pavlova 2/1786

120 00 Praha 2

Ing. Václav Křivánek**Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství k územnímu řízení stavby: „Modernizace trati Plzeň - Domažlice“**

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci k územnímu řízení stavby zpracovanou firmou: METROPROJEKT Praha a.s., I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2 Veselí n. L., HIP – Ing. Václav Křivánek

K předložené dokumentaci k územnímu řízení předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.**Připomínky ÚŘP – odbor technologie**B SOUHRNNA CAST; B 01 SOUHRNNA TZ; B 1 Souhrnna TZB.1.1 POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

106. S ohledem na návaznost připravované stavby rekonstrukce a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť považujeme za zcela neúčelné a provozně nevhodné prozatím uvažovat o dirigování tratě D3 Nýřany - Heřmanova Huť z PPV Domažlice. Doporučujeme dočasně ponechat sídlo dirigujícího dispečera v ŽST Nýřany do doby, než bude tato trať dokončena. Předpokládáme následné převedení této trati na řízení provozu dle předpisu SŽDC D1. V případě, že stavba na trati Nýřany - Heřmanova Huť nebude bezprostředně navazovat, lze uvažovat o přesunu řízení i na RDP Plzeň.

Na projednání připomínek dne 6.6.2018 bylo potvrzeno, že v rámci dokumentace DUR bude zachováno (na poradě ZZ dne 4.9.2017 dohodnuté) umístění PPV v Domažlicích. Toto řešení je složitostí i investičními náklady na „straně bezpečnosti“ protože každé jiné bude jednodušší i levnější. Upřesnění bude provedeno v dalším stupni projektové přípravy. Ing. Halama

107. Upozorňujeme, že v případě přesunu dispečera D3 na PPV Domažlice není možné počítat s nárůstem pracovníků ve funkci výpravčí pro toto pracoviště do doby dokončení celé modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN.

108. S ohledem na to, že v pokynu GR č. 9/2013 je řízení tratě Plzeň - Domažlice uvedeno jak z CDP Praha, tak z RDP Plzeň, navrhujeme do řízení z CDP Praha zapojit pouze modernizovanou trať Plzeň (po nové přeložce) - Zbůch - Domažlice - státní hranice s PPV v ŽST Domažlice, která bude nadále patřit do sítě tratí TEN-T. Trať Plzeň - Veprnice - Nýřany - Zbůch, která bude sloužit převážně k regionální obsluze, navrhujeme po ukončení 2. stavby řídit z RDP Plzeň, a to včetně trati Nýřany - Heřmanova Huť - prozatím dirigování dle předpisu SŽDC D3, výhledově v rámci další připravované stavby převést řízení provozu dle předpisu SŽDC D1.

B.12 ORGANIZACE VÝSTAVBY

109. Vzhledem k rozsahu a délce výluk (celkem 4 + 5 měsíců nepřetržitých výluk se zastavením provozu v úseku Plzeň - Nýřany, resp. Nýřany - Chotěšov) požadujeme, aby 2. stavba modernizace trati byla realizována až po zprovoznění jedné traťové koleje v úseku Plzeň - Nová Hospoda - Zbůch v rámci 1. stavby modernizace trati Plzeň - Domažlice st. hranice SRN, nová

trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně). Důvodem je minimalizace vlivu výluk na osobní i nákladní dopravu, viz současná složitá a pro dopravce i provozovatele dráhy finančně náročná dopravní opatření při nepřetržité výluce úseku Plzeň-Jižní Předměstí - Vejprnice v rámci 3. stavby uzlu Plzeň.

Ano, zpracovatel Organizace výstavby (OV) plně souhlasí s názorem OŘ Plzeň, což potvrdil již na Vstupním jednání DÚR dne 15.2.2017 s uvedením stejných důvodů, které uvedl do návrhu záznamu. Tato část byla zadavatelem ze záznamu vyškrtuta. Aby v dalším řešení nedocházelo k návratu již vyřešených problémů, zařadí zpracovatel OV do své dokumentace v příl.300, část 5, Záznamy z projednání, kompletní verzi původního záznamu včetně úprav a škrtnů od zadavatele.

K otočení pořadí staveb došlo na základě úvahy zadavatele (SSZ), že jako první se (z pohledu projekční přípravy, projednatelnosti a realizace/čerpání ještě z fondů OPD2) podaří uskutečnit 2.stavbu, která (na rozdíl od 1.stavby), nebude zatížena dokumentací EIA. Proto i k 2.stavbě byla přičleněna část 1.stavby (odb.Nová Hospoda) a s tím i část úseku (zatím žádnou stavbou neřešená) od konce akce Uzlu Plzeň 3.stavby (UP3) po novou odb.Nová Hospoda.

Uvedená změna Zadání byla zadavatelem SSZ, pracoviště Plzeň, uvažována včlenit až do dokumentace dalšího stupně dokumentace (tedy do Projektu stavby - DSP). To by ovšem bylo v rozporu s účelem dokumentace DÚR, kde by pro Územní rozhodnutí, důležitá a provozuschopná část trati, chyběla. Proto si zpracovatel Organizace výstavby nejen nechal pořadí staveb a jejich provázanost od HIS vysvětlit a zřehlednit, ale pak i (na rozdíl od ostatních částí dokumentace) část B.12 projekčně připravil jako ucelenou, samostatnou a provozuschopnou 2.stavbu.

Zmiňované stanovisko a vysvětlení nejen změny pořadí staveb, ale i rozsahu 2.stavby ze strany HIS (ze dne 7.3.2018) bude rovněž vloženo do příl.300, část 5, Záznamy z projednání. Ing. Halama

110. V případě realizace 2. stavby před zprovozněním jedné traťové koleje v úseku Plzeň -Nová Hospoda - Zbůch v rámci 1. stavby modernizace trati Plzeň - Domažlice st. hranice SRN, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) je potřeba zajistit dopravní zaměstnance pro obsazení železničních stanic na odklonové trase pro nepřetržitý provoz (především trati 710) po celých 24 hodin (v současné době jsou na těchto tratích zaváděny VDS, z čehož pramení nižší turnusová potřeba zaměstnanců).

Vzhledem k délce dopravních kolejí v ŽST Pocinovice a Kdyně lze provázet odklonové nákladní vlaky pouze v časech, kdy nejedí osobní doprava (tj. převážně v noční době).

Výše uvedené připomínky k realizaci 2.stavby jako první v pořadí, jsou velmi podstatným aspektem dopadů stavby na fungování drážního provozu v širších souvislostech. V části dokumentace B.2 byly sice počty požadovaných odklonů nákladních vlaků vyčísleny, ale problematika jejich průvozu nebyla dále řešena.

Zpracovatel DPT a OV proto v samostatných odstavcích (příp. kapitolách) svých částí (B.2 a B.12) otázku Odklonových tratí zdůrazní, uvedou podmínky/problémy průvozu (délky dopravních kolejí s nutností průvozu pouze přes noční období) a na nutná opatření předloží orientační vyčíslení provozních nákladů. Možné zařazení do vyvolaných nákladů stavby bude řešeno ve spolupráci se specialistou rozpočtářem.

Ing. Kafka, Ing. Halama

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 16.05.2018

Požadujeme tyto připomínky projednat a zapracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zapracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zapracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zapracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové dokumentace a za

podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správce železniční dopravní cesty, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.

Ing. Pavel Surý

ředitel Oblastního ředitelství Plzeň