

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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci společnosti "SP+SEU_Uzel Plzeň, 5. stavba_DSP"



Správce společnosti:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Vypracoval:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Kontroloval:

ING. PAVEL LANGER

Název akce:

UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA - LOBZY - KOTEROV

Číslo smlouvy:

18 102 201

Projektový stupeň:

DSP

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Datum:

06/2019

Číslo části:

B.8

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

Číslo přílohy:

1

B.8.1 Technická zpráva

„Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy-Koterov“

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZADAVATELE	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE	6
2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	7
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY	7
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	8
4	POPIS STAVENIŠTĚ	8
4.1	OBVOD STAVBY	9
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	9
5.1	PLOCH ZS JSOU ROZDĚLENY PODLE ZÁKLADNÍHO HLEDISKA A TO:	11
5.1.1	Hlavní plochy ZS:	11
5.1.2	Klasická ZS	11
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	11
5.3	POSTUP LIKVIDACE ZS	15
5.4	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	15
5.4.1	Přístupy na trať	15
6	TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ	17
6.1	DEMONTÁŽ ŽELEZNIČNÍ SVRŠKU	17
6.2	MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A TECHNOLOGIE POKLÁDKY ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	18
6.3	RECYKLAČNÍ A TŘÍDÍCÍ ZÁKLADNA	18
6.4	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	19
7	DOPRAVNÍ TRASY V MÍSTĚ STAVBY	19
7.1	OBECNĚ	19
7.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU	20
8	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	21
8.1	ZEMNÍKY	21
9	ODPADY	22
9.1	SKLÁDKY	22
10	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	23
10.1	VODA	23
10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	23
10.3	KANALIZACE	23
10.4	TELEFON	24
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS	24
11	BILANCE	24
12	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ	24
13	STAVEBNÍ POSTUPY	26

HLAVNÍ ZÁSADY PRO TVORBU DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ	26
JÍZDY SAMOTÍŽÍ V NEUTRÁLNÍM POLI	27
13.1 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	27
13.2 STAVEBNÍ POSTUP Č.1	30
13.1 STAVEBNÍ POSTUP Č.2	32
13.1.1 <i>Stavební postup č.2a</i>	32
13.1.2 <i>Stavební postup č.2b</i>	34
13.2 STAVEBNÍ POSTUP Č.3	37
13.3 STAVEBNÍ POSTUP Č.4	39
13.4 STAVEBNÍ POSTUP Č.5	40
13.5 STAVEBNÍ POSTUP Č.6	41
13.6 DOKONČOVACÍ PRÁCE.....	42
14 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	42
15 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	45
15.1 ŽELEZNICE.....	45
15.1.1 <i>Nepřetržité vyloučení provozu</i>	45
15.1.2 <i>Krátkodobé vyloučení provozu:</i>	45
15.2 SILNICE	45
15.2.1 <i>Rušené přejezdy a přechody</i>	46
15.2.2 <i>Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou</i>	46
15.2.3 <i>Provoz pěších a cyklistické dopravy</i>	46
15.2.4 <i>Předpokládaný rozsah oprav stávajících komunikací</i>	47
16 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	47
17 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	47
18 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU, DODRŽOVÁNÍ PODMÍNEK STANOVENÝCH PRO NAVRHOVÁNÍ STAVEB NA PODDOLOVANÉM A SVÁŽNÉM ÚZEMÍ.....	48
19 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	48
20 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	52
21 ZÁVĚR.....	53
22 PŘÍLOHY:.....	53

1 Identifikační údaje stavby

Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy – Koterov
ISPROFIN/ISPROFOND	327 321 4901/532 372 0006
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
Druh stavby:	Stavba dopravní infrastruktury
Charakter stavby:	Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace
Místo stavby:	Stavba řeší rekonstrukci stávající železniční tratě České Budějovice – Plzeň v úseku km 343,459 (evidenční staničení km 343,447) - km 347,308. Řešený úsek železniční trati je součástí železničního uzlu Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Obce s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzeň
Katastrální území:	Koterov, Bručná, Hradiště u Plzně, Božkov, Plzeň. S ohledem na rozsah liniové stavby je seznam parcel dotčených stavbou v členění po katastrálních územích uveden v části dokumentace E.05 Geodetický podklad pro projektovou činnost – Majetkoprávní část
Předmět dokumentace:	Předmětem stavby je rekonstrukce a modernizace všech staveb a zařízení v řešeném úseku železniční trati. Jedná se o trvalou stavbu, kterou se nemění stávající účel užívání stavby

Identifikační údaje zadavatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČO: 70994234

DIČ: CZ 70994234

Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384.

Zastoupená zmocněnou zastupující organizací:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR

Hlavní inženýr stavby: Roman Kesl

Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

právnícká osoba:

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

IČO: 25793349

DIČ: CZ 25793349

Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080

hlavní inženýr projektu:

Ing. Pavel Langer - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00 č. 0006990

Odpovědný projektant Ing. Lukáš Pohořelý

2 Členění dokumentace

Část projektu „B.8 – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku.

Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami SŽDC s.o. a ČD a.s. vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu. Projednání uzavírek a přístupových komunikací řeší samostatná část dokumentace B.0.8.

V části „B.8 – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o technickém řešení, výstavbě a jejím postupu, o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D - Technologická část“ a „E - Stavební část“.

Část B.8 – Zásady organizace výstavby je dále členěna:

- B.8.1. Technická zpráva
- B.8.2. Přehledná situace stavby
- B.8.3.1 Časový postup prací
- B.8.3.2 Časový plán výluk
- B.8.4. Schéma stavebních postupů
- B.8.5. Balance zemních hmot

2.1 Použité zkratky

ZS	zařízení staveniště
EOV	el. ohřev výměn
TÚ	traťový úsek
MPZZ	mobilní provizorní zabezpečovací zařízení
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
NAD	náhradní autobusová doprava
TK.	traťová kolej
SK	staniční kolej
ČD	České dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
č.1	stávající číslování
n.č.1	nové číslování

ES	elektronické stavědlo
TZZ	traťové zab. zařízení
SZZ	staniční zab. zařízení
ŽST	železniční stanice

3 Základní údaje o stavbě

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

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

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

4 Popis staveniště

Je navržena kompletní přestavba ŽST Plzeň-Koterov s napojením do TK ve směru na české Budějovice a obou TK ve směru ŽST Plzeň hl.n.. V místě TK dochází k drobným posunům nových kolejí oproti stávajícímu stavu. Naproti tomu nové staniční koleje zcela vybočují ze stávající polohy a vysouvají se směrem do manipulačních kolejí č.4-12, které na obou zhlavích přetínají. Tomu jsou přizpůsobeny stavební postupy, které začínají výstavbou nových staničních kolejí v nové poloze při umožnění provozu po stávajících kolejích u VB č. 1,3 a 7. Volná plocha po sнесенých manipulačních kolejích bude využita pro plochu ZS 5, kde se předpokládá montážní a demontážní základna kolejových polí a recyklační základna. Další pro stavbu rozhodující plochy jsou ZS 1 a ZS 2. Jedná se o zpevněnou plochu na budějovickém zhlaví stanice, kde v současné době probíhá nepravidelná vykládka uhlí a provoz společnosti KOTEROV BERGER BETON s.r.o.

Kromě nového železničního svršku a spodku je navržena rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, silnoproudé technologie a trakčního vedení. Mezi rozhodující stavební objekty dále patří nový dvoukolejný most na budějovickém zhlaví, nová lávka pro pěší na budějovickém zhlaví v místě stávajícího přechodu, který musí být zachován do doby zprovoznění nové lávky, nový most na lobezkém zhlaví, nová lávka pro pěší na zast. Slovany a zejména pak tunelový objekt v km 346,510, který je z časového hlediska nejnáročnější.

Kromě nepřetržitých výluk nutných při přepojování na zhlavích jsou během realizace v ŽST Plzeň-Koterov k dispozici vždy dvě dopravní koleje pro možnost křížování, přičemž během provozu po stávajícím stavu bude umožněn i přestup cestujících. Po převedení provozu na nový stav bude v provozu nové nástupiště na zastávce Slovany a ŽST Plzeň-Koterov bude sloužit jako stanice, která nebude určena pro výstup a nástup cestujících.

Navržené dopravní trasy a přístupy na stavbu jsou přehledně zpracovány v části B.8. V projektu je navrženo úroňové křížení staveništní komunikace s dráhou a to přes manipulační kolej v místě svážného pahrbku. Křížení bude sloužit jako přístup na plochu ZS 5 a během realizace budějovického zhlaví.

4.1 obvod stavby

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost - výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.2. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na projednaný rozsah z přípravné dokumentace a to tak, aby pokud možno nezasahoval do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Navržené plochy ZS jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části C.2 silnou zelenou plnou čarou, jsou vyšrafovány a očíslovány. Schematicky jsou plochy ZS vyznačeny také v části B.12.2.

Na pozemku dráhy bude staveniště předáno bez vazby na roční období. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení.

Na některých plochách ZS bude třeba provést menší terénní úpravy – vyrovnaní terénu a provést oplocení, zpevnění plochy či drenáž.

Obvod staveniště je určen hranicemi trvalého a dočasného záboru při provádění stavby. Obvod staveniště je zřejmý z koordinační situace a výčet pozemků dotčených předmětnou stavbou je uveden v Záborovém elaborátu

5 Plochy zařízení staveniště

Pro potřeby zařízení staveniště budou využity pozemky v blízkosti stavby, které byly projektem vytipované a zahrnuty do dočasných záborů, stejně tak byly zahrnuty popřípadě pouze projednány přístupové komunikace na stavbu. Plochy ZS a způsob dopravy mechanizace a materiálů na stavbu jsou stanoveny na základě zkušeností se stavbami obdobného rozsahu a omezení plynoucích z charakteru stavby a jejího projednání s mimodrážními složkami. Návrh byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započatím vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby.

Zajištění staveniště

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plyn, el. zařízení..) musí být vytyčeno a vyznačeno směrově a výškově před předáním staveniště a po dobu stavebních prací se musí náležitě ochránit a v případě potřeby zpřístupnit. Všechny tyto úkony jsou součástí dodávky zhotovitele stavby.

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střežením fyzickou osobou). Nelze-li souvislé oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypány.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečena tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch ZS a staveništních tras.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností (chodníky, přejezdy, vozovky..) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

Věcné využití ploch ZS řeší tato dokumentace orientačně.

Hlavní zařízení staveniště ve smyslu Ředitelství stavby, kde budou po dobu stavby hlavní specialisté zhotovitele, bude věcí zhotovitele stavby (pro vlastní potřebu i investora) si najít a z vysoutěžených prostředků stavby si pronajmout či zřídit vlastní.

5.1 Ploch ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

5.1.1 Hlavní plochy ZS:

- ZS 1 - Montážní a demontážní základna
- ZS 5 - Hlavní stavební dvůr, montážní a demontážní základna, recyklační základna, deponie kolejových polí
- ZS7 - Deponie kolejových polí, mezideponie vytěženého materiálu
- ZS10 - Mezideponie vytěženého materiálu

Mezi hlavní ZS patří i ZS ve smyslu Ředitelství stavby, kde budou mít po celou dobu stavby sídlo hlavní specialisté zhotovitele, technický dozor investora. Je věcí zhotovitele stavby, aby si za vysoutěžené finanční prostředky zajistil vhodné prostory.

Na ploše ZS 5 je navržena mobilní recyklační linka šterkového lože, která bude vybavena o třídící linkou pro odstranění jemnozrnné frakce kameniva. Recyklované kamenivo bude dále využito do těles nástupišť a drážních stezek.

5.1.2 Klasická ZS

- ZS 2,3,4,6,7,8,9,10,11,12,13,14,16, určená pro výstavbu jednotlivých SO, uskladnění stavebního i montážního materiálu, odstavení stavebních strojů a zařízení.

5.2 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1 ZS v km 343,9

doba trvání:	nad 1 rok
účel:	montážní a demontážní základna
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3 048m ²
přístup:	sjezdem ze silnice I/20
parcelní číslo:	937/4
vlastník:	Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Vnitřní Město, 30100 Plzeň
využití:	jiná plocha

ZS 2 ZS v km 343,9

doba trvání:	nad 1 rok
--------------	-----------

účel: montážní a demontážní základna
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 928m²
přístup: sjezdem ze silnice I/20
parcelní číslo: 937/4
vlastník: Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Vnitřní Město, 30100 Plzeň
využití: jiná a ostatní plocha

ZS 3 ZS v km 345,707

dobu trvání: do 1 roku
účel: deponie materiálu, přístup na stavbu
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 2 229m²
přístup: ze silnice I/20 (ul. U Seřadiště) směrem ke kovošrotu
parcelní číslo: 1201/1
vlastník: INTEFORM s.r.o.
využití: jiná plocha

ZS 4 ZS v km 345,070

dobu trvání: nad 1 rok
účel: deponie vyzískaného materiálu žel. svršku
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 2 706m²
přístup: z ulice Libušínská přes areál SŽDC s.o.
parcelní číslo: 1389/1
vlastník: České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
využití: dráha

ZS 5 ZS v km 345,150 - 345,650

dobu trvání: nad 1 rok
účel: montážní a demontážní základna, recyklační základna, nutné srovnání do roviny a zpevnění plochy např. zapanelováním
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 23009m²
přístup: z ulice Libušínská přes areál SŽDC s.o.
parcelní číslo: 1389/1
vlastník: České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
využití: dráha

ZS 6 ZS v km 345,450

dobu trvání: nad 1 rok
účel: deponie materiálu, doporučeno oplotit
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 1 162m²
přístup: z ulice Velenická
parcelní číslo: 1335/1 a 1389/1

vlastník: 1389/1 - České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
1335/1 - Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábreží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2
využití: jiná plocha a zeleň

ZS 7 ZS v km 345,450

doba trvání: nad 1 rok
účel: deponie a mezideponie zemin a kolejových polí
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 9 936m²
přístup: z ulice Rokycanská, Cvokařská a Ostruhová
parcelní číslo: 2343/1, 13411/61
vlastník: České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
využití: dráha

ZS 8 ZS v km 345,850

doba trvání: do 1 roku
účel: deponie materiálu žel. svršku
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 637m²
přístup: z ulice Libušínská
parcelní číslo: 1389/1
vlastník: České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
využití: dráha

ZS 9 ZS v km 345,950

doba trvání: do 1 roku
účel: deponie materiálu žel. svršku
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 432m²
přístup: z ulice Libušínská
parcelní číslo: 1389/1
vlastník: České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
využití: dráha

ZS 10 ZS v km 345,950

doba trvání: nad 1 rok
účel: deponie materiálu pro nástupiště, mezideponie zemin doporučeno oplotit
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 1 550m²
přístup: z ulice Lobežská
parcelní číslo: 13311 a 13411/1
vlastník: 13411/1 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

využití: 13311 - Nové Město, 11000 Praha 1 a Statutární město Plzeň, náměstí
Republiky 1/1, Vnitřní Město, 30100 Plzeň
dráha neplodná půda

ZS 11 ZS v km 344,300

doba trvání: do 1 roku
účel: pro SO 94-38-01
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 1 391m²
přístup: z ulice Na Lipce
parcelní číslo: 724 a 723
vlastník: 724 - Hiláková Monika, Zelenohorská 185/8, Hradiště, 32600 Plzeň
723 - Říhánek Václav, Do Haček 1215/12, Černice, 32600 Plzeň
využití: orná půda

ZS 12 ZS v km 344,300

doba trvání: do 1 roku (bude v provozu na dobu realizace pilíře lávky)
účel: pro SO 94-38-01
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 583 m²
přístup: I/20
parcelní číslo: 1932/99
vlastník: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
využití: silnice

ZS 13 ZS v km 344,350 (bude v provozu na dobu realizace rampy lávky)

doba trvání: do 1 roku
účel: pro SO 94-38-01
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 152 m²
přístup: I/20 a ulice K Dráze
parcelní číslo: 1932/69,1330/38
vlastník: Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Vnitřní Město, 30100
Plzeň
využití: ostatní plocha

ZS 14 ZS v km 346,00

doba trvání: nad 1 rok
účel: pro SO 93-38-01
umístění: vlevo ve směru staničení
velikost: 518 m²
přístup: z ulice Sládkova, Libušínská a Jubilejní
parcelní číslo: 5500
vlastník: Statutární město Plzeň, náměstí Republiky 1/1, Vnitřní Město, 30100
Plzeň
využití: ostatní plocha

ZS 16 ZS v km 346,00

doba trvání: nad 1 rok
účel: pro SO 93-38-61

umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	348 m ²
přístup:	z ulice Sušická
parcelní číslo:	1389/11
vlastník:	Česká republika, Státní pozemkový ústav
využití:	zahrada

5.3 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest, po dohodě s vlastníkem pozemku je možné od tohoto odstoupit. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

5.4 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu je nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Všechny přístupy na staveniště jsou v intravilánu města Plzně, je tedy bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projeli čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce komunikace bude potřeba počítat s pravidelným kropením komunikací a průběžnou opravou výtluk. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp. Vjezdy a výjezdy na/z staveniště je zhotovitel povinen projednat dotčenými orgány státní správy, zejména pak s PČR.

Zejména silnice III. tříd nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby, v předstihu před zahájením přeprav budou opraveny stávající výtluky, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

5.4.1 Přístupy na trať.

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

5.4.1.1 Pro silniční techniku:

- Z navržených stávajících komunikací v úrovni drážního tělesa viz B.12.2.
- Přes provizorní úrovněvé křížení s dráhou v km 353,375 - viz kap. 12.
- Po staveništních komunikách

V případě nutnosti překonání malé vodoteče či příkopu, bude v místě komunikace zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí obsypaného hrubozrnným materiálem. Po dobu stavby bude udržován tak, aby nedošlo k jeho zanesení.

Popis staveništních komunikací v místě stavby

Během realizace budou využívány stávající komunikace v místě stavby uvedené v předchozích kapitolách s napojením na navržené staveništní komunikace. Místa výjezdu ze stavby musí být řádně označena včetně bezpečnostních značek zakazující vjezd nepovolaným osobám, max. rychlost vozidel po staveništní komunikaci je 30km/h. V místě vjezdu na veřejnou komunikaci musí být čistící zóna pro vozidla. Odvodnění staveništních komunikací bude zajištěno příčným sklonem min 3%. Kromě nájezdových ramp by podélný sklon staveništní komunikace neměl překročit 12%. Šířka komunikace min. 3,0m. Povrch komunikace včetně manipulačních míst musí být během stavby udržován rovný, tvrdý (ze ŠD), případně zpevněný (panely). Provoz po staveništní komunikaci nesmí narušit stávající ani nově vybudované SO a PS. Zejména je třeba dbát na odstup vozidel od vedení NN, v případě VN a VVN zajistit závěsné brány určující přípustné rozměry vozidel.

Celková délka nově navržených staveništních komunikací je 1184m, tedy 3552m².

Dále je v ŽST Plzeň-Koterov navrženo úrovněvé křížení s dráhou v km 345,375 **přes koleje st.č. 20, 22 a 24**, které bude s ohledem na frekvenci staveništních vozidel provedeno dle schválené typové konstrukce pro železobetonové přejezdy pro očekávané dopravní zatížení třídy V (15 - 100 TNVk vozidel/den).

5.4.1.2 Pro železniční techniku:

- po stávající trati na manipulační koleje č. 20,22,24 a nové č. 1 v ŽST Koterov a k.č. 212 a D1 v Lobzích, které jsou vyčleněny pro stavbu.

Dopravní obsluha je zajištěna:

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (odvoz štěrku na recyklační základnu, návoz štěrku a štěrkodrtě, kolejová pole, kolejnice, výhybky a pražce). Pro tyto účely budou využívány plochy ZS 1,2,5,7.

Silniční nákladní doprava bude využívat hlavní vjezdy na staveniště popsané v kapitole Dopravní trasy. Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky, kde se nevyplatí překládka na železniční vagóny. Jedná se zejména o odvoz šrotu, smýcených dřeviny, nebezpečného odpadu (azbest, akumulátory....), část materiálu z výkopu jednotlivých SO, kde nemá smysl menší kubatury překládat na železnici apod..
- Silniční nákladní dopravou bude navážena zejména nový materiál jako například, betonové a asfaltové směsi, stavební materiál pro výstavbu umělých a pozemních staveb. Menší staveništní prefabrikáty, výztuže, armatury apod..

Nadrozměrná přeprava:

Přeprava musí být projednána se silničním správním orgánem, kterými jsou:

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových komunikacích
- obecní úřad obce s rozšířenou působností - na silnicích II. a III. tříd pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností
- krajský úřad - na silnicích I., II., a III. tříd / mimo dálnice a rychlostní silnice/ pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje
- ministerstvo dopravy - v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje

V rámci přepravy materiálu bude překročena ložná míra během přepravy středních dílů výhybek a ocelových konstrukcí lávek pro pěší.

6 Technologie stavebních prací

6.1 Demontáž železničního svršku

V projektu je přednostně navrženo snesení železničního svršku pokladačem kolejových polí (např. PKP, UK25 apod.) s přemístěním po kolejích a uložení na demontážní základnu. Demontáž výhybek může být provedena přímo na místě v kolejišti postupným rozebráním na jednotlivé části (drobné kolejivo, kolejnice, pražce) s odvozem po silnici. Užití výhybky budou rozřezány na dílčí části a železničním vagónem odvezeny na demontážní základnu.

Před definitivním odstraněním kolejového lože budou provedeny práce, které by mohli ohrozit následnou úpravu zemní pláně (kabelové trasy, trativody apod.). Spodní vrstva šterkového lože bude rovněž ponechána v místě přístupových komunikací k umělým stavbám (propustky/mosty, odvoz vytěženého materiálu z tunelového objektu).

Těžba části šterkového lože bude v místech, kde osa stávající koleje neslouží jako staveništní komunikace probíhat strojní čističkou. Nejprve bude čističkou vytěženo lože určené k recyklaci s následným odvozem na recyklační základnu. Zbýlé kolejové lože spolu s výkopovým materiálem bude odtěženo rypadly a naloženo na nákladní auta s odvozem na příslušnou skládku. V místě zhlaví a ve stanici bude těžba probíhat klasicky bagry do přistavených silničních nákladních vozidel. V místech, kde je ŠL kontaminované bude probíhat těžba do přistavených železničních vozů s odvozem na dekontaminační plochu Vysoká v areálu skládky Vysoká u Dobřan (k.ú. Dobřany).

Celkem bude demontováno cca 12 km kolejových polí, což je přibližně 462 kolejových polí, tzn. při stohování do 10 polí, se jedná o 47 stohů. Z toho jen v PP se jedná o 5,5km kolejových polí, tedy 23 stohů. Projektant předpokládá potřebu nutnou plochu pro tyto pole 12000m², což tvoří 50% plochy ZS5. Reálně bude potřeba plochy pro deponování menší, neboť demontáž kolejových polí bude probíhat průběžně, stejně tak jejich předkategorizace a odvoz šrotového materiálu na skládky.

Demontážní základna a deponování kolejových polí je navrženo stejně jako montážní základna v ŽST Plzeň-Koterov na ploše ZS 1,2,5,7.

6.2 Montážní základna a technologie pokládky železničního svršku

Montážní základna je navržena stejně jako demontážní základna na ploše ZS 1,5, přístup pro kolejovou techniku je navržen po kolejích č.20, 22, 24 a 302.

Přednostně budou položeny kolejová pole a výhybky smontované na montážní základně (za pomoci např. pokladače PKP, DESEC...). Oddělená montáž pražců a kolejnic je rovněž možná zejména v TÚ (např. strojem PTH 350) a ušetří značnou část inventárních kolejnic. V projektu se však uvažuje s předmontovanými kolejovými poli. Samostatná pokládka kolejnic a pražců bude použita na zhlaví pro montáž koleje mezi výhybkami za použití dvoucestného vozidla se speciálním rámem.

Výhybky budou přivezeny po ucelených částech (kromě srdcovky) na železničních vozech a smontovány na místě. V rámci provizorních stavů, kde je časový prostor pro realizaci omezený, bude srdcovková část smontována předem v blízkosti def. uložení a do místa určení bude přepravena pokladačem nebo kolejovým jeřábem.

Navážení šterku do spodní části nového kolejového lože bude provedeno v krátkodobých výlukách sousední provozované koleje v příslušných stavebních postupech. Konečné doplnění šterku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje.

Kamenivo do kolejového lože i do konstrukčních vrstev bude získáno z lomu Pňovany s návozem do ŽST Pňovany a Litice u Plzně s návozem do ŽST Dobřany.

6.3 Recyklační a třídící základna

Je navržena recyklace vytěženého kameniva na recyklační lince na ploše ZS 5. Návoz materiálu k recyklaci a odvoz recyklovaného materiálu bude probíhat silničními nákladními auty a železničními vozidly z čističky kolejového lože. Nový materiál určený k došterkování bude naložen na železniční vozy buďto přímo v nakládkové stanici kamenolomu, nebo na ploše ZS 5 a 7 Recyklovaný materiál ŠD bude naložen na výsypné vozy na k.č.20, následně 24.

Zásady pro zřízení a provozování třídící linky:

- Základna musí být vybudována ve výškové úrovni zamezující její možné zaplavení vodou.
- V průběhu provozu třídící linky musí být prováděn monitoring jakosti podzemních a povrchových vod.
- Výzisk z třídění musí být bezodkladně odvezen na skládku příslušné skupiny.
- Činnost třídící linky je omezen na denní dobu, a to na předem určený počet hodin odsouhlasený příslušnou hygienickou stanicí.
- Vzhledem ke skutečnosti, že recyklace šterkového lože bude prováděná mobilní recyklační linkou nebo sanačními stroji, jsou zdroje vyjmenované ve smyslu zák. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší, podle §11 odst.2 a jsou uvedeny v příloze č.2 zákona pod kódem 5.12. (recyklační linky o projektovaném výkonu větším než 25m3/den) a její pohonná jednotka pod kódem 1.2. Spalování paliv v pístových spalovacích motorech o celkovém jmenovitém tepelném příkonu od 0,3 do 5 MW. 201/2012Sb. Je v případě použití těchto zařízení nutno ověřit jejich vliv na imisní situace v okolí výpočtem provedeným v rozptylové studii a to včetně navazujících

obslužných zdrojů a dodržovat obecná opatření na snížení prašnosti. Obecná opatření na snižování prašnosti a vzniku emisí škodlivých látek během provozu recyklační základny:

- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.
- Na celém staveništi budou vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
- Deponie materiálu určeného k recyklaci bude umístěna pouze v jednom místě v rámci plochy ZS.
- V případě podélné deponie, její orientace bude ve směru převažujícího větru.
- Během vlastní recyklace použít systém skrápění nebo mlžení na vstupu a výstupu z drtící komory.
- Zakrytím třídících a drtících zařízení.
- Pravidelný úklid na výjezdu a v okolí recyklační základny.

6.4 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Při návrhu ploch zařízení staveniště byla snaha o využití stávajících objektů. Z toho důvodu je:

- jako přístup k plochám ZS budou využity stávající komunikace vyznačené v příloze B.8.2,
- užitá kolejová pole nevyužitá v této stavbě budou deponována v ŽST Plzeň-Koterov a Lobzích,
- montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Plzeň-Koterov a na zhlaví ve směru na ČB u k.č.302
- pro připojení staveniště na energie budou sloužit stávající rozvody vody a el. energie, více viz Kapitola 10.

7 Dopravní trasy v místě stavby

7.1 Obecně

Níže jsou komunikace dále členěny dle předpokládaného zatížení a označeny číslem, které charakterizuje zatížení dopravní trasy a písmenem, které odlišuje dopravní trasy po veřejných a neveřejných komunikacích.

Dopravní trasy využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- stávající veřejné silnice v situaci označené modrou barvou,
- staveništní neveřejné komunikace v situaci označené hnědou barvou,

Veřejné komunikace jsou rozděleny:

A1- vysoce frekventované trasy, těžká nákladní doprava

A2 - méně frekventované trasy, těžká nákladní doprava
A3 - ostatní trasy (méně těžká doprava)

Pro přepravu materiálu budou převážně stávající komunikace I, II, III. tříd a místní komunikace.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, které budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

Staveništní komunikace souhrnně 1845m.

7.2 Využití silnic stavbou

Vjezd na staveniště

Hlavní vjezdy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy následovně:

I. třídy	I/20, U Seřadiště
III. třídy	Na Lipce, Sušická, Částkova, K Hrádku, III/18020, K Dráze
MK	Cvokařská, Velenická, Libušinská, Strmá, Lobežská

Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby

Na tomto místě je třeba upozornit, že zejména silnice III. tříd nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby, v předstihu před zahájením přeprav budou opraveny stávající výtluky, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

Silnice I/20 (U Seřadiště) - (A1), páteřní souběžná komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel směrem ke skládkám a zemníkům, a přístup vozidel stavby na staveniště odbočením do navazujících vytipovaných silnic uvedených níže.

Silnice III/18019 (Částkova) - (A2), trasa staveništní dopravy při rekonstrukci traťového úseku, výstavbě nových nástupišť a k ploše ZS 10. Bude sloužit jako přístup do ulic Sušická a Lobežská.

Jasmínová - (A2), trasa staveništní dopravy během přeprav materiálů.

Silnice III/18019 (Sušická) - (A1), trasa staveništní dopravy při rekonstrukci traťového úseku, výstavbě nových nástupišť, lobežského zhlaví stanice a k plochám ZS4,5,7,83,9.

Silnice III/18020 (Na lipce) - (A2), trasa staveništní dopravy při rekonstrukci českobudějovického zhlaví stanice.

Koterovská - (A1) místní komunikace, od napojení na I/20 po ulici Částkova. Páteří souběžná komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel při rekonstrukci TÚ.

Velenická - (A2) místní komunikace, odbočuje ze silnice I/20 směrem k VB ŽST Plzeň-Koterov ke křižování s ulicí Libušínskou, trasa staveništní dopravy při realizaci střední části stanice a k ploše ZS 6. Silnice pro nákladní auta umožňuje pouze kyvadlový provoz. Dále bude využita ulice Velenická od ulice jubilejní po napojení s ulicí Sušickou.

Libušínská - (A1) místní komunikace, odbočuje ze silnice I/20 směrem ke zhlaví ŽST Plzeň-Koterov, trasa staveništní dopravy při realizaci střední a severní části stanice. Stejně jména má pak silnice odbočující z ulice Sušické směrem areálu ČD u manipulačních kolejí. V tomto úseku bude nutné zřídit výhybny pro míjející se nákladní vozidla.

Strmá - (A3) místní komunikace, odbočuje ze Sušické ulice směrem k trati. Bude sloužit jako přístup k trati pro dodávková a osobní vozidla.

Lobezská - (A1) místní komunikace, určená pro směr na skládku DP Lomnička a na plochu ZS v lobezském kolejišti.

Účelové komunikace v areálu ČD (A1), které budou sloužit staveništní dopravě jako přístup k plochám ZS 4,5.

8 Navržené zemníky pro stavbu

8.1 *Zemníky*

P.č.	Lokalita	Průměrná přepravní vzdálenost	Provozovatel
1.	Betonárna a obalovna Plzeň-Letkov	4,7 km	Betonárka Letkov - CEMEX Czech Republic, s.r.o.
2.	Kamenolom Litice u Plzně, možný návoz do ŽST Dobřany	16,7 km po silnici	EUROVIA Kamenolomy, a.s., kamenolom Litice
3.	Kamenolom Pňovany, navoz z lomu do ZST Pňovany.	25,3 km po silnici	EUROVIA Kamenolomy, a.s., provozovna Pňovany

Navržené zemníky ani skládky nejsou závazné, slouží pro stanovení rozvozné vzdálenosti. Je na zhotoviteli, zda využije dle svých zkušeností či obchodních vztahů jiné dodavatele materiálů. Dodávky všech materiálů však musí splňovat projektem předepsané parametry a TKP. V případě ŠL a ŠD musí mít Osvědčení pro dodávku na železniční síť ČR.

9 Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace E.2.7. podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. s platností od 1.1.2002.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Pro odvoz přebytečného výkopku, sutí a demontovaného materiálu a zařízení byly vytipovány následující dopravní trasy **po silnicích I., II., III. třídy a po místních komunikacích:**

9.1 Sklárky

Lokalita uložení odpadu	Typ odpadu (více viz Odpadové hospodářství E.2.7.)
Rekultivace lomu v DP Lomnička I (k.ú. Kaznějov a Lomnička u Plas)	Výkopová zemina (17-05-04)
Spalovna Plzeň (Skladová 488/10, Plzeň 2 - Slovany)	Asfaltové stavební nátěry (17-03-03), odpadní ředidla (07-03-04), staré nátěrové hmoty (08-01-17),
Kompostárna Vysoká v k.ú. Dobřany (pouze dřevní štěpky po štěpkování)	Pařezy (02-01-03), smýcené stromy a keře (02-01-03)
Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v k.ú. Skvrňany a Valcha	Stavební suť (17-01-02), výhybky znečištěné mazadly (17-04-09), železniční pražce betonové (17-01-01), kůly a sloupky betonové (17-01-01), prostý beton, železobeton.
Sběrna a výkupna Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej, rozvaděče kovové bez výzbroje, směsné kovy.
Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Dobřany)	Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci) (17-05-08), odpad podobný komunálnímu odpadu (20 03 99), polyetylenové podložky (žel. svršek) (17 02 03), pryžové podložky (žel. svršek) (07 02 99), izolátory porcelánové (17 01 03), odpojovače-ocel, porcelán 100kg (17 01 03), porcelánové podpěrky (17 01 03)

Lokalita uložení odpadu	Typ odpadu (více viz Odpadové hospodářství E.2.7.)
Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)	Výhybky znečištěné mazadly (17 04 09*), transformátory a kondenzátory s obsahem PCB (16 02 09*), trafo s olejem nebo s jinými škodlivinami (16 02 13*), trafo bez náplně PCB a škodlivin (16 02 14), výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní (16 02 13*), přístrojové transformátory s olejovou náplní (16 02 13*), výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní (16 02 13*)

10 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

10.1 Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

10.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železničních stanic a zastávek napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

10.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

10.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

10.5 Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

11 Bilance

Celkem bude demontováno cca 13 923m kolejového roštu, jedná se tedy o 557 kolejových polí, tedy cca 57 stohů po kolejových polích ukládaných v 10 vrstvách nad sebou. K tomu je navržena plocha ZS 5 a ZS7. Největší objem materiálu bude v přípravných pracích, kde bude demontováno cca 5950 m kolejí, tedy 24 stohů. Kolejová pole budou průběžně kategorizována a šrotové části odváženy na příslušnou skládku.

12 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Zhotovitel ve své nabídce zohlední náklady spojené s dočasnými posuny stávajících inženýrských sítí za účelem vyčištění místa stavby včetně opětovného vrácení do původní polohy – respektive v projektu je uvažováno, že tyto náklady pokrývají koeficienty na ztížené podmínky výstavby.
- Zhotovitel osloví tři měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky.
- Je věcí zhotovitele stavby, aby v rámci své nabídky zohlednil potřebu udržovat koleje a výhybky vyčleněné pro staveništní techniku ve sjízdném stavu, včetně případného uvedení kolejí do provozuschopného stavu.
- Koleje č. 20, 22 a 24 budou vyhrazeny pro stavbu. Přes tyto koleje bude zřízeno úroňové křížení. Úroňové křížení bude součástí zařízení staveniště, které bude předáno zhotoviteli. Podmínky provozu na úroňovém křížení přes koleje č. 20, 22 a 24 projedná zhotovitel s OŘ Plzeň. Úroňové křížení bude s ohledem na frekvenci

staveništních vozidel provedeno dle schválené typové konstrukce pro železobetonové přejezdy pro očekávané dopravní zatížení třídy V (15 - 100 TNV_k vozidel/den).

- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd v majetkové správě ŘSD ČR, Plzeňského kraje a města Plzně kontaktuje provozní úsek ŘSD ČR, Správu a údržby silnic a TSK a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetím osob.
- Provozovatel dráhy (SŽDC) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby respektoval dlouhodobě platná omezení (pomalé jízdy, jednokolejné úseky, atd.).
- Souhlas majitelů vleček s využitím jejich ploch pro ZS je podmíněn uzavřením nájemního stavu, jehož podmínky je nutné projednat.
- Pro navržené stavební postupy a jejich sled, byly prověřeny osové vzdálenosti kolejí. V případě změny stavebních postupů (jejich sledu a návazností) je nutno tyto stavy opětovně prověřit.
- Zkušební provoz na prvcích kolejiště bude zahájen až po uvedení konkrétního prvku kolejiště do provozu.
- S ohledem na předpokládaný termín zahájení stavby bylo s investorem dohodnuto, že kácení dřevin a smýcení keřů v rozsahu požadovaném projektem pro první rok výstavby bude provedeno v rámci samostatné investice mimo tuto stavbu.
- **Na základě požadavku investora byl posunut termín zahájení stavby na 01/2020, následkem toho se objekt lávky SO 94-38-01 nachází na kritické cestě HMG stavby z hlediska přípravy výrobně technologické dokumentace, výroby a montáže.**

13 Stavební postupy

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby dle požadavku investora je 01/2020, předpokládaný termín dokončení 01/2023. Časový HMG stavby postihuje časy potřebné pro realizace stavebního díla od zahájení stavby do uvedení do provozu včetně TBZ.

Časový HMG stavby nezahrnuje mimo jiné níže uvedené časy:

- zkušební provoz
- vypracování DSPS

Rozhodující milníky stavby:

- Zrušení nástupišť ve stanici v době, kdy je uvedena do provozu nová zast. Plzeň-Slovaný včetně nové lávky pro pěší u TK č.2.
- Zrušení stávajícího přechodu na budějovickém zhlaví až po zprovoznění nové lávky pro pěší přes zhlaví a I/20.
 - Zrušení stávajícího přechodu je navrženo na konci stavebního postupu č. 2 v rámci nepřetržité výluky při výluce zab. zař.. Jízda Mn vlaku bude probíhat na Op. Výstavba pilířů lávky musí být dokončena před SP č.2.
- Zajištění provozu na ČB po 35 denní výluce je zajištěno pomocí vloženého MP
- Na konci SP č.3 po cca 18 měsících aktivace def. zab. zař., uvedení do provozu nové spínací stanice a trafostanice.
- Pokračování výstavby silnice I/20 opět vyvolá potřebu výluky přilehlé TK!

Počty krátkodobých výluk stanovil projektant na základě zkušeností z jiných stavbách. Jedná se o předpokládané počty a délky výluk, které budou upřesněny v průběhu realizace stavby.

Zatrolejované provozované koleje není-li uvedeno jinak, budou provozovány vždy pod TV. Kromě jízdy samotíží přes NP nejsou jízdy samotíží navrženy, TV bude vždy provizorně vykotveno. Výluky TV vyžadující úplné zastavení provozu bude realizovány ve SP č. 2 a dále v nočních 4-6h výlukách. TV bude vždy vypnuto nad vyloučenými kolejiemi.

Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření

Při stanovení dopravních opatření po dobu výluk vyvolaných jednotlivými stavebními postupy je nutné dodržovat následující zásady:

- Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2018 / 2019, 1. vydání, platný od 9. prosince 2018. Před započítáním výluky bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky.
- V několika stavebních postupech po dobu realizace stavby je k dispozici kolejiště se 2 dopravními kolejiemi. Lze proto očekávat, že GVD bude po dobu celé stavby uzpůsoben tak, aby tyto koleje stačily pro zajištění provozu. Jedná se především o pravidelná křižování vlaků osobní dopravy nebo pobyt vlaků Mn spojený s průjezdy vlaků osobní dopravy. Po tuto dobu nesmí být v ŽST žádný další vlak a to v pravidelném ani operativním provozu.

- Pro každý stavební postup, který ovlivňuje železniční dopravu, musí být zpracován výlukový GVD.
- Dotčení přepravci ŽST Plzeň-Koterov budou informováni o konání výluk, které omezují jejich obsluhu.
- Beznapěťové jízdy byly prověřeny.
- Koleje č. 20, 22 a 24 budou vyhrazeny pro stavbu. Přes tyto koleje bude zřízeno úroňové křížení. Úroňové křížení bude součástí zařízení staveniště, které bude předáno zhotoviteli. Podmínky provozu na úroňovém křížení přes koleje č. 20, 22 a 24 projedná zhotovitel s OŘ Plzeň.
- V průběhu jednotlivých stavebních postupů jsou vyžadovány 6-hodinové úplné výluky provozu. Tyto výluky započnou ve 22:52 po odjezdu vlaku Os 8919 a budou ukončeny ve 4:52. Vlak Os 8900 pojedje po ukončení výluky cca 10 min opožděn. Vlaky nákladní dopravy a vlak Sv (jede v pondělí) pojedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

Jízdy samotíží v neutrálním poli

Nad místem budoucího nadjezdu nad silnicí I/20 bude zřízeno neutrální pole o délce 160 m nad traťovou kolejí č. 1 a 220 m nad traťovou kolejí č. 2.

Pro potřeby dopravních opatření v dotčených stavebních postupech byly prověřeny jízdy samotíží v beznapěťovém úseku pro všechny typy vlaků. Dynamické grafy pro typové vlaky dle GVD jsou součástí přílohy č. 4. Z nich vyplývá, že vlaky projedou místem bez omezení, vzhledem k jednokolejnému provozu však bude vhodné, aby v ŽST Plzeň hl.n. byla k dispozici lokomotiva nezávislé trakce (např. posunová záloha), která by v případě mimořádného uvážnutí vlaku mohla operativně pomoci s jeho odsunem mimo neutrální pole. Neutrální pole se nachází v těsné blízkosti vjezdových návěstidel 1S, 2S do ŽST Plzeň-Koterov a pro strojvedoucí by bylo velmi obtížné v tomto krátkém úseku zastavit. Úpravou zabezpečovacího zařízení bude zajištěno, že vlakovou cestu pro vlaky ve směru Plzeň – České Budějovice ze ŽST Plzeň hl. n. (obvod Lobzy) bude možné postavit teprve poté, až bude postavena vjezdová vlaková cesta do ŽST Plzeň-Koterov.

13.1 Přípravné práce

Přístup na staveniště je navržen z ulice Libušínská a Na Lipce. SK 20,22 vyčleněny přednostně pro stavbu.

Provoz cestujících – bez omezení.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Projednání dopravních tras a přístupů na staveniště, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu komunikací, provedení předkategorizace materiálu železničního svršku, vytyčení stávajících inženýrských sítí. Průběžně bude docházet k deponování kolejových polí a odvozu šrotového materiálu vyzískaného z kolejových polí, aby docházelo k uvolňování ploch ZS.
- b) Pokládka provizorních a definitivních kabelových tras, přeložky a ochrana stávajících kabelových tras. Provizorní kabelové trasy budou zajištěny proti zcizení (uloženy pod

povrchem terénu, nebo uloženy v žlabech s přepáskováním). V místě umělých staveb je nutné ponechat dostatečné rezervy v délce kabelů pro možnou manipulaci a přepojování mezi jednotlivými prvky v kolejišti (stávajícími/novými).

- c) Objednání materiálů a technologických zařízení pro stavbu.
- d) Vyhotovení výrobně technické dokumentace SO a PS.
- e) Snesení kolejí 4-18 a výhybek č. 7a/b,8,9,10,14,20,21,22,25,28 - uvolnění místa pro ZS.
- f) Zřízení úrovnového křížení přes kolej č.20,22,24 v km cca 345,300.
- g) Zahájení výstavby nové technologické budovy SO 94-34-07 a spínací stanice SO 93-34-01.
- h) Výstavba železničního spodku pod SK č.2a (včetně nového přísypu), materiál bude vyzískán z výkopu objektu tunelového mostu.
- i) Přípravné práce tunelového mostu - související investice ŘSD silnice I/20.
- j) Demolice zbytných pozemních objektů (zejména garáží, jež brání výstavbě tunelového objektu)
- k) Vyprojektování a výroba ocelových lávek pro pěší, jejich montáž je naplánována v rámci nepřetržité výluky ve směru na ČB ve stavebním postupu č.2, cca 6 měsíců od zahájení stavby.
- l) Výstavba základů TS a montáže TS.

2. Délka stavebního postupu

107 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- o SK č. 4-18, včetně propojení SK č.10a a kusé koleje za výhybkou č. 301 107 dní

Výluky pro TV

Denní výluky betonáž základů TV SO 93-35-01:

- o kolejová a napěťová výluka TK. č. 1 10 x 6hod
- o kolejová a napěťová výluka TK. č.2 10 x 6hod

Základy a TS v TK mimo výluky v tomto postupu uvedené budou realizovány při výluce TK v příslušném stavebním postupu (postupy č. 3,5,6).

Denní výluky betonáž základů TV SO 94-35-01:

Základy č. 5, 7, 9:

- o kolejová a napěťová výluka SK. č. 101, 102 1 x 6hod

Základy č. 2, 4, 6, 8, 10, 12:

- o kolejová a napěťová výluka výtažné koleje 3 x 6hod

Základy č. 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70:

- o kolejová a napěťová výluka TK č. 2 (Lobzy - Koterov)..... 4 x 6hod

Noční výluky betonáž základů TV SO 94-35-01:

Základy č. K1, 1, 3:

- o kolejová a napěťová výluka SK č.1, 101, 102..... 1 x 6hod
- o napěťová výluka SK č. 2 1 x 6hod

Základy č. 11, 13, 15, 17, 19:

- o kolejová a napěťová výluka SK č. 2 4 x 4hod

○ kolejová výluka SK č. 1	4 x 4hod
Základ č. 21:	
○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1	1 x 4hod
○ napěťová výluka SK č. 3	1 x 4hod
Základ č. 23:	
○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1, 3.....	1 x 4hod
Základy č. 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69:	
○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1	4 x 6hod
○ napěťová výluka SK č. 3	4 x 6hod
Provizorní základy č. P1, P2, P3, P4, P5, P6, P8, P9, P10, P11:	
○ kolejová a napěťová výluka SK č. 3	4 x 6hod
○ napěťová výluka SK č. 1	4 x 6hod

Noční výluky betonáž základů TV SO 96-35-01:

Základy č. 54, 55, 56, 57, 58, 58A, 59, 60, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 77, K79,79, 81, 83, K83, 85, 87, 89, 91

○ kolejová a napěťová výluka traťové koleje (Starý Plzenec- Plzeň-Koterov) 6 x 8 hod
(dle technologie zhotovitele, možno realizovat v N výluce ve SP č.2)

Denní výluky pro montáž podpěr TV SO 93-35-01:

○ kolejová a napěťová výluka TK. č. 1	5 x 6hod
○ kolejová a napěťová výluka TK. č.2	5 x 6hod

Denní výluky pro montáž podpěr TV SO 94-35-01:

Podpěry č.1, 3, 5, 7, 9:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 101, 102.....	1 x 6hod
--	----------

Podpěry č. 2, 4, 6, 8, 10, 12:

○ kolejová a napěťová výluka výtažné koleje	1 x 6hod
---	----------

Podpěry č. 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70:

○ kolejová a napěťová výluka TK č. 2 + zhlaví směr účelové kolejiště.....	2 x 4hod
---	----------

Noční výluky pro montáž podpěr TV SO 94-35-01:

Podpěry č. 11, 13, 15, 17, 19:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 2	1 x 6hod
○ kolejová výluka SK. č. 1	1 x 6hod

Podpěra č. 21:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1	1 x 2hod
○ napěťová výluka SK č. 3	1 x 2hod

Podpěra č. 23:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1, 3.....	1 x 2hod
--	----------

Podpěry č. 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 1, TK č.1	2 x 4hod
○ napěťová výluka SK č. 3	2 x 4hod

Provizorní podpěry č. P1, P2, P3, P4, P5, P6, P8, P9, P10, P11:

○ kolejová a napěťová výluka SK č. 3	2 x 6hod
○ napěťová výluka SK č. 1	2 x 6hod

Noční výluky pro montáž podpěr TV SO 96-35-01:

Základy č. 54, 55, 56, 57, 58, 58A, 59, 60, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 77, K79,79, 81, 83, K83, 85, 87, 89, 91

- kolejová a napěťová výluka traťové koleje (Starý Plzenec- Plzeň-Koterov) 2 x 8 hod
(dle technologie zhotovitele, možno realizovat v N výluce ve SP č.2)

Noční výluky pro montáž bran TV SO 94-35-01:

Brány č. 5-6, 7-8, 9-10, 11-12:

- kolejová a napěťová výluka celého plzeňského zhlaví 2 x 4hod

Brány č. 15-16, 17-18, 19-20 (2x), 21-22, 63-64, 65-66, 67-68, 69-70:

- kolejová a napěťová výluka celého plzeňského zhlaví 3 x 6hod

Brána č. 23-24:

- kolejová a napěťová výluka kol. č. 1, 2, 3..... 1 x 2hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Vypnutí TV, jedná se o systémy 3,4,5,6,11 a 14 schématu TV.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. V průběhu přípravných prací se provedou přeložky stávajících zabezpečovacích kabelů pro další stavební postupy. V souběhu s přeložkami kabelů se provede i náhrada kolejových obvodů počítači náprav. Přepínání kabelů bude prováděno postupně po jednotlivých kabelech v přestávkách mezi vlaky a to zejména v nočních hodinách s minimálním dopadem na vlakovou dopravu. Obdobně bude postupováno i při náhradě kolejových obvodů počítači náprav. V případě potřeby budou jízdy vlaků krátkodobě povolovány na světelné přivolávací návěsti. Přeložky kabelů a aktivace počítačů náprav budou prováděny tak, aby skončily při zahájení stavebního postupu č.1

7. Jízdy vlaků

Jako ve stávajícím stavu, kromě vjezdu do účelové kolejiště OŘ Plzeň a ČD a na SK č. 20,22,24 - přístup pouze ve směru od Lobzů. V provozu stávající nástupiště.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Jízdy vlaků probíhají bez zvláštních opatření, pouze s pomalou rychlostí kolem pracovního místa. Účelové kolejiště OSPD Plzeň (koleje 1T – 8m) a koleje č. 20 – 24 jsou dostupné pouze posunem přes plzeňské zhlaví.

10. Dopravní omezení na silnici

Žádné.

13.2 Stavební postup č.1

Přístup na staveniště je navržen z ulice I/20, Na Lipce (III/18020) a Libušínská.

Provoz cestujících – bez omezení.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Pokračují práce na rozšíření drážního tělesa na budějovickém zhlaví.
- b) Probíhá výstavba základů a stožárů TV.
- c) Snesení kusé koleje za výhybkou č. 301 a SK č. 2 včetně přilehlého nástupiště. Výstavba SK n.č. 1,2,4 včetně nových výhybek č. 1,5,6,7,9,10. Pokračuje výstavba nového příspy a železničního spodku mimo stávající přechod pro pěší na budějovickém zhlaví. Provizorní zapojení SK č. 2 do výhybky č. 30 pro účely stavby. Bude realizováno budějovické zhlaví kolejiště OSPD, SK č. 20,22 budou přístupné pouze z lobežského zhlaví. Snesení výhybek č. 3,4,6,11,12,13,15. Provizorní napojení nové výhybky č.11 do SK č. 24.
- d) Pokračuje výstavba pozemních objektů.
- e) Pokračuje pokládka nových kabelových tras a ochrana/provizorní přeložení tras stávajících (dokončení).
- f) V denní výluce TK č.1 Koterov-Lobzy snížení sestavy TV v TK č.1.
- g) Výstavba přístupu k lávce SO 93-38-03.
- h) Výstavba umělých staveb:
 - prodloužení propustku SO 96-38-31
 - výstavba pilířů lávky SO 94-38-01
 - rekonstrukce propustku SO 94-38-31
 - výstavba pilířů lávky pro pěší SO 93-38-03 u 1. TK přístup během denních výluk z TK.
 - Pokračují práce na tunelovém objektu SO 93-38-61.

2. Délka stavebního postupu

62 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržité výluky

- Pokračuje SK č. 4-18 62 dní
- SK č. 2 včetně přilehlého nástupiště 62 dní
- SK č. 20,22,24 14 dní
- Budějovické zhlaví účelové kolejiště OSPD Plzeň 1T,1m, 2m,3m,4m,5m,6m,7m,8m14 dny

Denní výluky

- TK č. 1 v úseku Koterov - Lobzy 62 x 8h
(výstavba pilíře lávky u TK č. 1)

Výluky pro TV

Noční výluka pro montáž bran a montáže vodičů SO 94-35-01

Brána č. 13-14

- kolejová a napěťová výluka celého plzeňského zhlaví 1 x 2hod

Převěšení a regulace systému kol. č. 1:

- kolejová a napěťová výluka SK č. 1 1 x 6hod
- napěťová výluka SK č. 3 1 x 6hod

Převěšení a regulace systému kol. č. 3:

- kolejová a napěťová výluka SK č. 3 1 x 6hod

- napěťová výluka SK č. 1 1 x 6hod,

Demontáž stávajících bran a stožárů TV je možné realizovat až po převěšení TV SK č. 1,3 na provizorní stožáry.

4. Vypnutí trakčního vedení

Dle předchozího postupu + TV SK č.2 s provizorním vykotvením za výhybkou č. 5 a 30.

V denních výlukách bude vypnuto TV TK č. 1 v úseku Koterov - Lobzy mezi odpojovači na zhlavích (411-441).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení.

7. Jízdy vlaků

V TÚ Koterov - Lobzy dvoukolejný kromě denních výluk 1. TK.

TÚ Koterov - Starý Plzenec jednokolejný.

V ŽST Plzeň-Koterov na SK č. 1,3,7 a manipulační koleje č. 101,102,103. Provoz na kusé SK č.20,22,24 a 1e,2e,3e,4e pouze ve směru od Lobzů.

8. Výluková propustnost

Hodinová výluková propustnost činí 10,8 vlaků a je dostatečná.

9. Dopravní opatření

8-hodinové výluky traťové koleje č. 1 v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov probíhají v čase 8:00 – 16:00. V ŽST jsou k dispozici pouze 2 dopravní koleje, při pobytu Mn vlaku se zde nesmí křížovat další vlaky. Po dobu 14 dní nebude dostupné účelové kolejiště OSPD - koleje č.1T,1m,2m,3m,4m,5m,6m,7m,8m. Plzeň, mechanizace a materiál musí být přesunuty po tuto dobu na jiné vhodné místo Uzu Plzeň. Kolej č. 20,22,24,1e,2e,3e,4e dostupné pouze posunem přes plzeňské zhlaví.

10. Dopravní omezení na silnici

Omezení I/20 ve směru do Plzně z důvodu výstavby pilíře lávky, zúžení v místě stavby na 1 jízdní pruh. Zúžení ul. K Dráze na jeden jízdní pruh při výstavbě pilíře lávky.

13.1 Stavební postup č.2

13.1.1 Stavební postup č.2a

Zahájení realizace budějovického zhlaví. Odstavování mechanizace zhotovitele na SK č.20,22,24 a další manipulační koleje dle aktuálních potřeb a možností. Zhotovitel se předzásobí materiálem na ploše ZS.

Přístup na staveniště je navržen z Libušínská, Sušická (III/18019), Lobežská, Na Lipce.

Provoz cestujících – vyloučen po celou dobu postupu, navržena NAD. Přejech na budějovickém zhlaví bude po vyjmutí ze SZZ osazen výstražnými kříži, během této doby budou přes přechod vedeny pouze jízdy posunových dílů a stavebních vlaků.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Pokračují práce na nové SK č. 2a, nové výhybky č. 1Xa,2,3,4,8.
- b) Snese výhybek č. 301,1,2,5.
- c) Pokračuje výstavba pozemních objektů.
- d) Pokračuje výstavba přístupu k lávce SO 93-38-03.
- e) Budou postaveny stožáry TV č. 93 a 94 v místě stávajícího přechodu pro cestující na budějovickém zhlaví, během výstavby bude v provoz pěších přesměrován na provizorní přechod vedle stavební jámy pro základ TV.
- f) Budou realizována příčná vedení odvodnění pod kolejištěm.
- g) Výstavba umělých staveb:
 - osazení NK lávky SO 94-38-01,
 - rekonstrukce propustku SO 94-38-31,
 - dokončení pilířů lávky pro pěší SO 93-38-03,
 - pokračují práce na tunelovém objektu SO 93-38-61,
 - snese nosné konstrukce mostu SO 96-38-01 včetně ubourání části spodní stavby a výstavby záporového pažení,
 - výstavba propustku SO 96-38-31 pod TK.

2. Délka stavebního postupu

10 dní (z celkové délky výluky na ČB 35 dní)

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluky

- | | |
|--|--------|
| ○ Dle předchozích postupů (SK č. 2-18, SK č. 20,22 kusé) | 10 dní |
| ○ TK Starý Plzenec - Plzeň-Koterov | 10 dní |
| ○ Koleje 101,102,103 | 10 dní |
| ○ Koterov Berger Beton, Koterov Hroch | 10 dní |

4. Vypnutí trakčního vedení

V celé stanici včetně navazujících TÚ.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ vypnuto z činnosti, probíhají na něm úpravy pro další stavební postupy. Vypíná a demontuje se PZS přechodu pro pěší. V ŽST Plzeň-Koterov je možný pouze nezabezpečený posun, přestavníky stávajících výhybek č. 16 a 31 lze přestavovat pouze ručně klikou. Jízdy manipulačních vlaků a jízdy vlaků, obsluhujících účelová kolejiště, budou povolovány pouze na světelné přivolávací návěsti.

7. Jízdy vlaků

Nepřetržitá výluka v směru na Starý Plzenec.

Koterov Berger Beton a Koterov Hroch zastaven provoz. Provoz Koterov Overlack a PH KOVO RECYKLING CHEB úvratí přes výhybku č. 16 v délce kusé koleje 60m. Provoz na účelové kolejiště OSPD Plzeň k.č.24, 1m, 2m, 3m, 4m, 5m, 6m, 7m, 8m, 1T, 1e, 2e, 3e, 4e ve směru od Lobzů.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Probíhá nepřetržitá výluka v úseku Plzeň-Koterov – Starý Plzenec. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusy NAD. Pro vlaky R a Sp je zavedena NAD v úseku Nepomuk – Plzeň hl.n., pro vlaky Os je zavedena NAD v úseku Starý Plzenec – Plzeň hl.n. Vlaky nákladní dopravy pojedou odklonem přes Prahu nebo Písek.

V průběhu 10 dní nebude umožněna obsluha manipulačních míst v ŽST Plzeň-Koterov. Dotčení přepravci přijmou opatření pro minimalizaci dopadů, společnost Berger Beton bude mít zřízeno provizorní stáčecí místo v ŽST Starý Plzenec.

Jízdy v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov budou sjednávány telefonicky a povolovány na přivolávací návěst. Výhybky č. 16 a 31 pro možnost objíždění vozů v ŽST Plzeň-Koterov bude možné přestavovat pouze ručně za pomoci kliky (v tomto postupu prakticky nevyužitelné, provoz se nepředpokládá, v následujícím postupu pro Mn vlaky).

Účelové kolejiště OSPD Plzeň (koleje 1T – 8m) je dostupné pouze po traťové koleji č. 2 a dále po koleji č. 24. Koleje č. 1, 3 a 7 budou dostupné pouze po traťové koleji č. 1,2.

Obsluha ŽST v úseku Starý Plzenec – Nepomuk musí probíhat Mn vlaky ze směru Horažďovice předměstí.

Po celou dobu stavebního postupu nebude ŽST dostupná lokomotivami v závislé trakci.

10. Dopravní omezení na silnici

Uzavírka silnice I/20 během osazování nosné konstrukce lávky 1 den. Noční uzavírka silnice pod mostem na budějovickém zhlaví během snášení nosné konstrukce, zúžení silnice na jeden jízdní pruh během úprav spodní stavby mostu v délce trvání a výstavbě nového mostu, tedy po celou dobu stavebních postupů č. 2,3.

13.1.2 Stavební postup č.2b

Zahájení realizace budějovického zhlaví. Odstavování mechanizace zhotovitele na SK 20,22. Zhotovitel se předzásobí materiálem na ploše ZS.

Přístup na staveniště je navržen z Libušínská, Sušická (III/18019), Lobežská

Provoz cestujících – vyloučen po celou dobu postupu, navržena NAD. Přejech na budějovickém zhlaví bude po vyjmutí ze SZZ osazen výstražnými kříži, během této doby budou přes přechod vedeny pouze jízdy posunových dílů a stavebních vlaků.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Pokračují práce na nové SK č. 2a.
- b) Bude dokončena SK č. 4 pro jízdy na účelové kolejiště OŘ a ČD a.s.

- c) Snesení výhybek č. 24,26,27,29,30 a 33.
- d) Demontáž TK č. 2 a výstavba pažení pro tunelový objekt u TK č.1.
- e) Vložení provizorní výhybky č. 33 a pokračuje pokládka nových výhybek č.1XA,2,3,4,15,17,18,23 současně s tím vložení neutrálního pole do TK č. 1.
- f) Pokračuje výstavba pozemních objektů.
- g) Pokračuje výstavba přístupu k lávce SO 93-38-03.
- h) Budou postaveny stožáry TV č. 93 a 94 v místě stávajícího přechodu pro cestující na budějovickém zhlaví, během výstavby musí být zachován provoz pěších okolo výkopu, je navržen provizorní přechod. Ten bude po dokončení a uvedení lávky na konci tohoto postupu zrušen. Budou postaveny brány a krakorce SO 93-35-01 během zastaveného provozu.
- i) Budou realizována příčná vedení odvodnění pod kolejištěm.
- j) Výstavba umělých staveb:
 - osazení NK lávky SO 94-38-01 včetně napnutí táhel po cca 21 dnech,
 - osazení NK lávky SO 93-38-03 v rámci 4 denní výluky, dokončení přístupu k lávce SO 93-32-01
 - rekonstrukce propustku SO 94-38-31,
 - dokončení pilířů lávky pro pěší SO 93-38-03 včetně osazení nosné konstrukce a příslušenství, zatím bez uvedení do provozu,
 - pokračují práce na tunelovém objektu SO 93-38-61 v místě vyloučené koleje, výstavba pažení mezi kolejemi se zachovalým průjezdem na nákladních přepravců a na účelové kolejiště, vyjma níže uvedeného,
 - vložení mostního provizoria včetně propojek pro odvod zpětného trakčního proudu,
 - dokončení propustku SO 96-38-31
 - pokračují práce na SO 96-38-01

2. Délka stavebního postupu

25 dní (z celkové délky výluky na ČB 35 dní)

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitě výluky

- Dle předchozích postupů (SK č. 2-18).....25 dní
- Pokračuje výluka TK Starý Plzenec - Plzeň-Koterov25 dní
- SK č. 10125 dní
(z důvodu polohy podpůrného pyžma lávky)
- SK č. 20,2225 dní
- TK č.2 směr Lobzy25 dní
- TK č.1 směr Lobzy4 dní
(vložení provizorní výhybky 33, vhodné načasovat mimo návoz na předávací místa současně s výlukou TK č.2)
- Všechny staniční koleje4 dny
(vložení výhybky PX1, vhodné načasovat mimo návoz na předávací místa)
- Všechny účelové koleje OSPD Plzeň č.24, 1m ,2m, 3m, 4m, 5m, 6m, 7m, 8m, 1T, 1e, 2e, 3e, 4e.....14 dní

Denní výluky

- TK č.1 směr Lobzy25 x 6h
(výluky budou upřesněny a přerušeny během realizace po dohodě s přepravci (Koterov Berger Beton, Koterov Hroch, Koterov Overlack, PH Kovorecycling Cheb))

4. Vypnutí trakčního vedení

V celé stanici včetně navazujících TÚ.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h, v místě realizace pažení z převrtávaných pilot 30km/h v TÚ Koterov - Lobzy.

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ vypnuto z činnosti, probíhají na něm úpravy pro další stavební postupy. Vypíná a demontuje se PZS přechodu pro pěší. V ŽST Plzeň-Koterov je možný pouze nezabezpečený posun, přestavníky stávajících výhybek č. 16 a 31 lze přestavovat pouze ručně klikou. Jízdy manipulačních vlaků a jízdy vlaků, obsluhujících účelová kolejiště, budou povolovány pouze na světelné přivolávací návěsti. S ukončením stavebního postupu se obnovuje činnost upravených stávajících SZZ i TZZ a v této době již bude otočena výhybková spojka na lobežském zhlaví. Úprava stávajícího SZZ ETB bude spočívat v tom, že se stávající venkovní zařízení v oblasti zhášecího úseku 1SK a návěstidla 1S přepojí na vnitřní výstroj od úseku 2SK a návěstidla 2S. Konfigurace úseků na lobežském zhlaví bude simulována vhodným rozmístěním počítačů náprav tak, aby odpovídaly stávajícímu stavu, v souladu s tím se změní i funkce a čísla výhybek. Díky tomuto řešení nebude nutné zasahovat do vnitřní logické části SZZ ETB, pouze se upraví propojení žil v traťovém kabelu mezi Koterovem a Lobzy tak, aby 2TK z Koterova navazovala na 1TK z Lobež.

7. Jízdy vlaků

Pokračuje nepřetržitá výluka v směru na Starý Plzenec.

Prvních 10 dní provoz Koterov Berger Beton, Koterov Overlack, PH Kovorecycling Cheb bez omezení. Poslední 4 dny postupu zastaven provoz na všechny koleje.

Po 14 dnech obnoven provoz na účelové koleje OSPD Plzeň č.24, 1m ,2m, 3m, 4m, 5m, 6m, 7m, 8m, 1T, 1e, 2e, 3e, 4e.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Zůstávají v platnosti dopravní opatření ze stavebního postupu 2a.

Již je umožněna obsluha manipulačních míst v ŽST Plzeň-Koterov Mn vlakem.

Po dobu 14 dnů nebude dostupné účelové kolejiště OSPD Plzeň, mechanizace a materiál musí být přesunuty po tuto dobu na jiné vhodné místo Uzlu Plzeň. Koleje č. 1, 3 a 7 budou dostupné pouze po traťové koleji č. 1.

V prvních 4 dnech je ŽST Plzeň-Koterov nedostupná, není umožněna obsluha manipulačních míst.

10. Dopravní omezení na silnici

Uzavírka silnice I/20 během napínání závěsů lávky 2 dny. Noční uzavírka silnice pod mostem na budějovickém zhlaví při osazování mostního provizoria, zúžení silnice na jeden jízdní pruh během úprav spodní stavby mostu v délce trvání a výstavbě nového mostu, tedy po celou dobu stavebních postupů č. 2,3. Během demolice mostu v ul. Sládkova zastaven provoz pěších pod mostem.

13.2 Stavební postup č.3

Přístup na staveniště je navržen z ulice U Seřadiště, Lobežská, Na lipce, Velenické, Částkově a Sušické. V první fázi výstavby tunelového objektu využití drážního tělesa TK č. 2 pro odvoz zeminy na plochu ZS 7 a 10.

Provoz cestujících – jako ve stávajícím stavu.

Informační systém - v provozu stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Pokračuje výstavba SK č. 1,2 a SK č. 2a, po dokončení mostu SO 93-38-01 pod k.č.2a rekonstrukce SK č. 1a.
- b) Po dokončení nového přísypového tělesa výstavba základů a trakčních stožárů v těchto místech.
- c) Výstavba nástupiště na zastávky Slovany.
- d) Výstavba provizorní objízdné trasy TK č.2, včetně nových a provizorních TS a neutrálního pole TK č.2.
- e) Na konci postupu aktivace def. zab. zař., zprovoznění nové TS a spínací stanice a převedení provozu na nové kolejiště.
- k) Výstavba umělých staveb:
 - most SO 96-38-01 pod 2. SK a následně SK č. 1, po dokončení mostu pod SK č.2a převedení provozu na tuto kolej a zrušení omezení rychlosti z důvodu provozu přes mostní provizorium,
 - pokračují práce na tunelovém objektu SO 93-38-61 pod 2. TK,
 - most SO 93-38-01 pod 2. TK.

2. Délka stavebního postupu

320 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- Dle předchozích postupů (SK č. 2-22)
- SK n.č.2 320 dní
- TK č.2 v úseku Koterov - Lobzy 320 dní
- SK č. 1a 230 dní
(po převedení provozu na SK č. 2a)

Výluky pro TV

Noční výluky pro montáž podpěr TV SO 96-35-01:

- kolejová a napěťová výluka traťové koleje směr Starý Plzenec 1 x 4hod
- kolejová a napěťová výluka SK č. 2 1 x 4hod

Zkrácení a regulace stávající sestavy a zakotvení na stožár č. 57, zároveň převěšení a regulace systému 1/2 nad traťovou kolejí:

- kolejová a napěťová výluka traťové koleje směr Starý Plzenec 1 x 6hod

Na konci SP č.3 převěšení a regulace systému 1/3 traťové koleje, zprovoznění elektrického dělení:

- napěťová a kolejová výluka SK č. 1 1 x 6hod

- napěťová a kolejová výluka SK č. 3a 1 x 2hod

Výluka zab. zař.

- Lobežské zhlaví 5 dny
- TK Koterov - Lobzy 2 dny
- Plzeňské zhlaví 4 dny
- Starý-Plzenec - Koterov 2 dny

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi z předešlých postupů. TV TK č.2 a SK n.č.2,4. Bude provizorně vykotveno TV k.č.202 kolejiště v Lobzích bude provizorně vykotveno za výhybku č. a202b tak, aby část pod napětím nezasahovala do místa stavebních prací (km 347,336).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Přes mostní provizorium na budějovickém zhlaví 30km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V průběhu postupu stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Těsně před ukončením stavebního postupu bude připraveno k aktivaci definitivní elektronické stavědlo v ŽST Plzeň-Koterov. Z činnosti se vypne stávající SSZ ETB a aktivuje se definitivní elektronické stavědlo. V 2TK na lobežském zhlaví bude definitivní elektronické stavědlo aktivováno na provizorní přeložce trati, zřízené pro výstavbu tunelového mostu. Přepínání proběhne postupně po jednotlivých zhlavích, na plzeňském zhlaví po dobu 5 dnů, na lobežském zhlaví po dobu 4 dnů. Po dobu přepínání budou výhybky uzamčeny výměnovými zámky a klíče budou věšeny na tabule pro zavěšování klíčů na provizorních stavědlech. U každého zhlaví bude současně v délce 2 dnů vypnuto z činnosti přilehlé stávající traťové zabezpečovací zařízení a provede se přepojení úvazky TZZ na definitivní elektronické stavědlo, v této době bude do sousední ŽST zavedeno telefonické dorozumívání. Současně bude stanice přepojena do CDP Praha, nadále zůstane do konce stavby obsazena.

7. Jízdy vlaků

V TÚ Koterov - Lobzy jednokolejný po 1 TK.

TÚ Koterov - Starý Plzenec jednokolejný střídavě po SK č. 1a a následně 2a.

V ŽST Plzeň-Koterov na SK č. 1,3,7, 24, SK n.č.4 a účelové koleje OSPD Plzeň č. 1m, 2m, 3m, 4m, 5m, 6m, 7m, 8m, 1T, 1e, 2e, 3e, 4e.

8. Výluková propustnost

Hodinová výluková propustnost činí 10,8 vlaků a je dostatečná.

9. Dopravní opatření

Jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov, v ŽST jsou k dispozici 3 koleje, bez zvláštních dopravních opatření.

V průběhu aktivace SZZ (přezkušování staničního zabezpečovacího zařízení) bude v době 8:00 – 16:00 vyloučena doprava vždy v čase S:20 – L:40 (projedou vlaky Os Horažďovice předměstí – Plzeň, R Brno – Plzeň, R Plzeň – Brno a Os Plzeň - Horažďovice předměstí). Ostatní vlaky osobní dopravy budou nahrazeny NAD, vlaky nákladní dopravy pojedou před započítáním nebo po ukončení výluky. Obsluha

manipulačních míst v ŽST Plzeň-Koterov proběhne před započítáním nebo po ukončení výluky. Jízdy vlaků budou sjednávány telefonicky a povolovány na přivolávací návěst.

10. Dopravní omezení na silnici

Během betonování nosné konstrukce, demontáží podskružení a zatěžovací zkoušky mostu SO 93-38-01 v ul. Sládkova zastaven provoz pěších.

13.3 Stavební postup č.4

Přístup na staveniště je navržen z ulice U Seřadiště, Velenické, Libušínské, Částkové a Sušické.

Provoz cestujících – na nové nástupiště v zast. Plzeň-Slovany.

Informační systém - v provozu nový informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Snesení SK č. 1,3 a TK č. 1 v úseku Koterov - Lobzy.
- b) Snesení výhybky č. 16,17.
- c) Nová výhybka č. 12 a rekonstrukce výhybky č. 13, dokončení trativodu mezi SK č. 1,3 u výhybky n.č. 12.
- d) Bude zahájena demolice pozemních objektů SO 94-34-60.
- l) Výstavba umělých staveb:
 - zahájeny práce na tunelovém objektu SO 93-38-61 pod 1. TK,
 - propustek SO 93-38-31 pod 1. TK.

2. Délka stavebního postupu

14 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- | | |
|--|--------|
| ○ TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy | 14 dní |
| ○ Koterov Overlack a PH Kovorecycling Cheb, Koterov Berger Beton | 14 dní |
| ○ SK st.č. 1,2,3,7,4-24..... | 14 dní |

4. Vypnutí trakčního vedení

SK č. 1,3 a TK č. 1 směr Lobzy. Bude provizorně vykotveno/el. odděleno TV k.č.201 kolejiště v Lobzích za výhybku č. 208 směrem ke stavebním pracím.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Nové SZZ i upravená TZZ v činnosti bez omezení.

7. Jízdy vlaků

Jednokolejný provoz v úseku Starý Plzenec - Plzeň hl.n. s možností křižování na SK n.č. 2,4 v Koterově. Provoz vleček a smluvních předávacích míst bez omezení, provoz na účelové kolejiště bez omezení kromě výluky k.č.24.

8. Výluková propustnost

Hodinová výluková propustnost činí 9,8 vlaků a je dostatečná.

9. Dopravní opatření

Jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov, v ŽST jsou k dispozici 2 koleje, platí podmínka max. 2 vlaků v ŽST.

Účelové kolejiště 1T – 8m bude dostupné pouze z koleje č. 4a, kolejiště 1e – 4e pouze z koleje č. 6a.

V posledních 14 dnech nebudou dostupná manipulační místa ŽST Plzeň-Koterov.

10. Dopravní omezení na silnici

Během demolice stávající nosné konstrukce mostu SO 93-38-01 v ul. Sládkova zastaven provoz pěších.

13.4 Stavební postup č.5

Přístup na staveniště je navržen z ulice U Seřadiště, Velenické, Libušínské, Částkově a Sušické. V první fázi výstavby tunelového objektu využití drážního tělesa TK č. 1 pro odvoz zeminy na plochu ZS 6 s postupným naložením na vlak na SK n.č.1 a odvozem na skládku.

Provoz cestujících – na nové nástupiště v zast. Plzeň-Slovan.

Informační systém - v provozu nový informační systém.

1. Rozsah práce

- Snesení SK č. 1,3 včetně nástupišť u těchto kolejí a výhybek č. 21,32.
- Nová SK č. 1,3 a výhybky n.č.16,19.
- Výstavba nových nástupišť na zastávky Slovan.
- Výstavba umělých staveb:
 - pokračuje výstavba mostu SO 93-38-01,
 - pokračují práce na tunelovém objektu S 93-38-61, ke konci postupu odbourání pažicích konstrukcí bránící výstavbě 2. TK v dalším postupu,
 - pokračuje výstavba propustky SO 93-38-31,
 - výstavba zárubních zdí SO 93-38-51 a SO 93-38-52
 - výstavba přístupové rampy na nástupiště SO 93-38-04

2. Délka stavebního postupu

360 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- SK st.č. 1,2,3,sudé koleje .st.č. 4-22360 dní
- TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy360 dní

Výluky pro TV

Noční výluka pro montáž bran napájecích převěsů SO 94-35-01

Brány č. 25-26, 27-28, 29-30, 31-32, 33-34, 35-36, 37-38, 39-40, 41-42, 43-44, 45-46, 47-48, 49-50, 53-54:

- kolejová a napěťová výluka SK č. 2, 4..... 14 x 2hod
- kolejová a napěťová výluka SK č. 1,2,3,4..... 1 x 4hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Viz SP č.4.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Nové SZZ i upravená TZZ v činnosti bez omezení.

7. Jízdy vlaků

Jednokolejný provoz v úseku Starý Plzenec - Plzeň hl.n. s možností křížování na SK n.č. 2,4 v Koterově. Provoz vleček a smluvních předávacích míst bez omezení, provoz na účelové kolejiště bez omezení.

8. Výluková propustnost

Hodinová výluková propustnost činí 9,8 vlaků a je dostatečná.

9. Dopravní opatření

Jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov, v ŽST jsou k dispozici 2 koleje, platí podmínka max. 2 vlaků v ŽST.

Manipulační místa ŽST Plzeň-Koterov jsou dostupná pouze ze staroplzeneckého zhlaví.

10. Dopravní omezení na silnici

V místě stavby tunelového objektu v délce cca 70m uzavřena ul. Velenická.

Během betonování nosné konstrukce, demontáží podsružení a zatěžovací zkoušky mostu SO 93-38-01 v ul. Sládkova zastaven provoz pěších.

13.5 Stavební postup č.6

Přístup na staveniště je navržen z ulice U Seřadiště, Velenické, Libušínské, Částkově a Sušické.

Provoz cestujících – na nové nástupiště v zast. Plzeň-Slovany.

Informační systém - v provozu nový informační systém.

1. Rozsah práce.

- a) Zrušení provizorního přesmyku v TK č.2.
- b) Dokončovací práce

2. Délka stavebního postupu

21 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- TK č.2 v úseku Koterov - Lobzy21 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

TK č.2.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nové SZZ i upravená TZZ v činnosti bez omezení. Po ukončení stavebního postupu se provede přeložení zabezpečovacích kabelů v prostoru tunelového mostu do definitivní polohy. Přepínání kabelů bude prováděno postupně po jednotlivých kabelech v přestávkách mezi vlaky a to zejména v nočních hodinách s minimálním dopadem na vlakovou dopravu.

7. Jízdy vlaků

Jednokolejný provoz v traťových úsecích Starý Plzenec - Plzeň hl.n. jinak bez omezení.

8. Výluková propustnost

Hodinová výluková propustnost činí 10,8 vlaků a je dostatečná.

9. Dopravní opatření

Jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov.

ŽST Plzeň-Koterov.je k dispozici již bez omezení.

10. Dopravní omezení na silnici

Bez omezení.

13.6Dokončovací práce

Budou postupně rušeny plochy zařízení staveniště, proběhne oprava komunikací po stavbě a dokončovací práce na SO (úpravy svahů, následné podbití a broušení kolejí, dokončení zásypů v místě v původní provizorní koleje, úprava drážních stezek). Tyto práce budou vyžadovat 4-6h výluky dotčených traťových a staničních kolejí. Přednostně budou tyto práce probíhat v nočních výlukách, v denních výlukách proběhnou stavební práce nevyžadující rozsáhlá dopravní opatření.

14 Postupné uvádění do provozu

Délka výstavby je dána zejména rozhodujícím stavebním objektem, kterým je tunelový objekt místě křížení s I/20. Kromě stavebně náročných podzemních stěn a zastropení, je nutné s ohledem na hladinu podzemní vody celou stavební jámu pažit převrtávanými pilotami s převážkami. Samotná realizace za výluky pak pro I. etapu výstavby objektu činí cca 9 měsíců, pro II. etapu cca 11 měsíců. Tyto časy byly ještě prodlouženy o cca 2 měsíce z důvodu technologické přestávky.

Rozhodujícím milníkem stavby je převedení drážního provozu na nový stav kolejiště. To je navrženo na konci stavebního postupu č.3, cca 1,5 roku od zahájení stavebních prací. Ve
Technická zpráva B.8.1

stejný okamžik bude uvedena do provozu nová technologická budova včetně definitivního zabezpečovacího zařízení a spínací stanice. Bude zaveden nový tarifní bod zast. Plzeň-Slovany.

Během stavby je navrženo zachování železničního provozu s následujícím omezením:

- Jednokolejný provoz v úseku Koterov - Lobzy po většinu doby výstavby.
- Do doby aktivace def. zab. zařízení v ŽST Plzeň-Koterov provoz na SK č. 1,3 s nástupištními hranami, po aktivaci zab. zař. budou v ŽST Plzeň-Koterov v provozu nové SK č. 2,4 pro křižování, výstup cestujících bude na nové zast. Plzeň-Slovany.
- Nepřetržitá výluka provozu v délce 35 dní ve směru na České Budějovice.
- Výluka vleček a smluvních předávacích míst v maximální nepřetržité délce 14 dní, navrženo náhradní místo pro přepravce Berger Beton pro přečerpání cementu na krajní koleji v ŽST Starý Plzenec.

PP

Stavba bude zahájena přípravnými pracemi, kdy bude zahájeny práce na realizační dokumentaci stavby, budou projednány plochy ZS a dopravní trasy, bude zahájena výroba ocelových lávek pro pěší a technologie zab. zař.. Dále je navržena demontáž SK 4-18, pro uvolnění staveniště pro plochu ZS a pro realizaci nových SK. Současně budou SK 20-22 vyčleněny pro stavbu. Budou zahájeny výkopové práce pro kabelové trasy a proběhne vytyčení stávajících inženýrských sítí včetně jejich přeložení v nutném rozsahu pro zahájení následujícího postupu. Budou zahájeny práce na nové TB, spínací stanic, novém přísypu vedle TK ve směru na České Budějovice. Budou zahájeny výkopové práce a práce na pažení tunelového objektu v místě stávajícího zářezu a realizace podzemních stěn bez nároku na výluky TK, tyto práce mohou probíhat s ohledem na klimatické podmínky i během technologické přestávky a přípravných prací v dalším roce. Mohou být zahájeny práce na opěrách lávky pro pěší na budějovickém zhlaví. Realizace opěr lávky si vyžádá dopravní omezení v ul. K Dráze a v ul. U Seřadiště (zúžení a omezení počtu jízdních pruhů) v délce trvání cca 3-3,5 měsíce.

Výše uvedené činnosti budou probíhat bez dopravního omezení kromě snížené rychlosti v místě stavebních prací (zejména se bude jednat o práce na kabelových trasách).

SP č.1

Je navrženo rozšíření výluky 2.SK včetně nástupiště u této koleje a o plzeňské zhlaví účelového kolejíště OSPD Plzeň na 14 dní. Dále jsou navrženy denní výluky TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy za účelem výstavby spodní stavby a pilíře lávky pro pěší u této koleje, kde projektant navrhuje přístup po TK č.1. Současně bude vybudována i opěra u 2. TK za provozu po 2. TK. Rovněž bude realizováno založení a pilíře lávky pro pěší na budějovickém zhlaví - možno realizovat už v PP. Cílem je načasovat drážní omezení plynoucí z osazení NK obou lávek do navržené nepřetržité výluky ve stavebním postupu č.2a a 2b. Jinak pokračují práce na novém přísypu a pozemních objektech budov. Proběhne sanace propustku SO 94-38-31 (nemá vliv na výluky kolejí).

SP č.2 (pod-postupy 2a a 2b)

Jedná se o stavebně nejnáročnější stavební postup z hlediska rozsahu prací v rámci přiděleného času. Celý stavební postup je navržen v nepřetržité výluce v délce 35 dní ve směru na Starý Plzenec. Omezení přepravce Koterov Berger Beton je navrženo v délce 14 dní, PH KOVO RECYCLING CHEB a Koterov Overlack je navrženo v délce 4 dní při ukládání provizorní výhybky č. 33(P). Během 4 denní nepřetržité výluky provozu bude osazena nosná konstrukce lávky pro pěší v zast. Slovany. Nosná konstrukce lávky pro pěší

na budějovickém zhlaví bude osazena na začátku postupu 2a, aby v rámci nepřetržité výluky bylo možné realizovat všechny úpravy na lávce jež mají vliv na výluky kolejí pod lávkou (ochrana proti dotyku, napínání a aktivace táhel...). Pro tyto práce je uvažováno 21 dní. V tomto postupu bude zrušen stávající přejezd/přechod na zhlaví aby byla umožněna realizace železničního svršku a spodku. Za tímto účelem je navrženo zřízení provizorního přechodu mimo stávající polohu, to navíc umožní realizaci nových stožárů TV. Je navržena výluka všech kolejí účelového kolejiště OSPD Plzeň v délce trvání 14 dní v postupu č. 2b. Během tohoto postupu bude v celé stanici i navazujících TÚ vypnuto TV.

Bude zdemolována část stávající spodní stavby mostu na budějovickém zhlaví včetně snesení nosné konstrukce, zřízení pažení a osazení mostního provizoria. Po snesení TK č.2 bude vybudováno pažení u TK č. 1 pro realizaci tunelového objektu. Při realizace pažení je navrženo neutrální pole a snížení rychlosti na 30km/h, kombinace obojího de facto vylučuje provoz nákladních vlaků se závislou trakcí, proto tyto práce musí být dokončeny v rámci nepřetržité výluky.

Na konci postupu bude obnoven jednokolejný drážní provoz v TÚ a na SK č. 1,2,7. V provozu bude nová lávka pro pěší na budějovickém zhlaví, lávka pro pěší v zast. Slovaný bude uvedena do provozu na konci SP č.3.

SP č.3

Pokračují práce na SK n.č. 1,2,4 a TK č. 2 včetně souvisejících mostních objektů. Provoz veden po TK č. 1 v úseku Koterov - Lobzy a Koterov - Starý Plzenec a po SK č. 1,3,7. Provoz na smluvní předávací místa, vlečky a účelové kolejiště OSPD Plzeň bez omezení. Po dokončení mostu SO 96-38-01 pod novou SK č. 2a bude následně v rámci postupu dokončen most SO 96-38-01 i pod novou SK č.1a. Po dokončení stavebních prací bude v rámci samostatného času aktivováno nové zab. zařízení s přepojením do CDP Praha, stanice zůstane z důvodu operativnosti obsazena do konce stavby. Pro aktivaci a zkoušení nového zab. zař. je nutné aby byla v provozu nová TS, případně zajištěno napájení z trakčního vedení.

SP č.4

Po převedení provozu na novou TK č. 2 a nové SK č. 2,4 s tarifním bodem zast. Plzeň-Slovaný budou sneseny stávající SK č. 1,3 včetně nástupišť a TK č.1. Na 14 dní bude vyloučen provoz Koterov Overlack, Koterov Berger Beton, Koterov Hroch a PH KOVO RECYCLING CHEB při pokládce nové výhybky č. 12 a rekonstrukci výhybky č.13. Bude rekonstruována kolej č.24 (nová č.6).

SP č.5

Probíhá výstavba SK č. 1,3, TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy. Pokračuje výstavba rozhodujících stavebních objektů tunelového objektu SO 93-38-61, mostu SO 93-38-01 pod vyloučenou kolejí. Drážní provoz po nových kolejích včetně smluvních předávacích míst.

SP č.6

V posledním stavebním postupu bude zrušena provizorní přeložka TK č. 2.

Dokončovací práce

Budou postupně zrušeny plochy zařízení staveniště a okolí stavby uvedeno do stavu dle projektu (zásypy, ozelenění atp.). Proběhne broušení kolejnic a výhybek, následné podbití a opravy závad.

V rámci stavby je navržena realizace části tunelového objektu v rozsahu nutném pro převedení stávající železniční tratě, dokončení tunelového objektu bude provedeno v rámci výstavby přeložky silnice I/20. Dokončení objektu vyvolá výluky přilehlé koleje z důvodu výstavby pažení, podzemních stěn a železničního spodku - tzn. jednokolejné provozy v úseku Koterov - Lobzy. Objekt je klasifikován jako „tunel“ a ne jako „most“ a nebude u něj řešena zatížitelnost včetně dohledací činnosti za provozu, to mimo jiné znamená, že nebude probíhat zatěžovací zkouška konstrukce s vyloučeným drážním provozem.

15 Požadavky na výluky veřejné dopravy

15.1 Železnice

15.1.1 Nepřetržité vyloučení provozu / zastavené provozy

Je navržena jedna 35 denní výluka TK ve směru na ČB. V průběhu výluky bude zavedena NAD. Její rozsah byl projednán s ROC Plzeň. Vlaky R a Sp budou nahrazeny 4 autobusy v úseku Nepomuk – Plzeň hl.n. Vlaky Os budou nahrazeny 2 autobusy v úseku Starý Plzenec – Plzeň hl.n. Vlaky nákladní dopravy s uhlím a zpět budou odkloněny přes Ústí nad Labem, vlakotvorba mezi Plzní a Českými Budějovicemi bude upravena nebo budou vlaky odkloněny přes Prahu. Případná obsluha manipulačních míst mezi ŽST Plzeň-Koterov a Nepomukem bude zajištěna z Nepomuku.

Koterov Overlack	4 + 14 dní (SP č.2b + SP č.4)
PH Kovorecycling Cheb	4 + 14 dní (SP č.2b + SP č.4)
Koterov Berger Beton	10 + 4 + 14 dní (SP č. 2a + 2b + SP č.4)
Koterov Hroch	10 + 4 + 14 dní (SP č. 2a + 2b + SP č.4)
OSPD	14 dní (SP č. 2b)

15.1.2 Krátkodobé vyloučení provozu:

Jsou navrženy 4 - 12h výluky nutné pro práce na TV cca 2h výluky pro podbití kolejových spojek na zhlavích.

15.2 Silnice

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdné trasy předpisově označeny viz část dokumentace D.2.1.5.6 SO 94-31-71.2.

15.2.1 Rušené přejezdy a přechody

Je navrženo zrušení stávajícího úrovněvého přístupu v drážním km cca 344,390 a jeho náhrada lávkou. Úrovněvý přístup bude do doby zprovoznění nové lávky v provozu jak ve stávající podobě, tak v provizorním/vyoseném stavu během realizace základu TS.

15.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Uzavírka silnice směr Koterov pod SO 96-38-01: Stávající železniční most, který se nachází nad silnicí směr Koterov je nevyhovující a tím dojde k jeho zbourání a postavení nového železničního mostu. Během výstavby bude komunikace pod mostem uzavřena a to: během snášení stávající nosné konstrukce – 1 noc, osazení mostního provizoria – 1 noc, snesení mostního provizoria – 1 noc, osazení nosníků – 2 x 1 den, při montáži bednění pro každou kolej – 2 x 1 den, betonování pod každou kolejí – 2 x 1 den, při zatěžovací zkoušce – 2 x 1 den. Souhrnně za celou výstavbu to bude 11 dní. A pak v průběhu výstavby bude v délce cca 2 x 90 dní zaveden obousměrný provoz jedním jízdním pruhem. Projektantem navržená objízdna trasa během úplných uzavírek přes Starý Plzenec byla na jednání odsouhlasena. Uzavírka bude platit i pro autobusové linky č. 22 a 51, pro které bude platit rovněž objízdna trasa přes Starý Plzenec.

Uzavírka části silnice I/20 (ul. U Seřadiště) pod SO 94-38-01: U křižovatky silnice I/20 (ul. U Seřadiště) a ulice K Dráze vznikne nová lávky pro pěší. Během výstavby bude zcela vyloučen silniční provoz a to: během osazování nosné konstrukce – 1 den a napínání nosných lan - 2 dny. Během úplné uzavírky na 2 dny bude objízdna trasa vedena ulicí K Dráze, ulicí Nepomucká a ulicí Barvínková. Při úplné uzavírce na 1 den, kdy se bude osazovat nosná konstrukce bude objízdna trasa vedena ulicí Jasmínová, ulicí Nepomucká a ulicí Barvínková. Dále během výstavby bude omezen provoz v křižovatce ulic U Seřadiště (silnice I/20) a K Dráze. V ulici U Seřadiště (silnice I/20) ve směru do centra na jeden jízdní pruh. Uzavřený jízdní pruh bude sloužit pro odstavení vozidel stavby, umístění provizorních podpěr nosných konstrukcí a technologické potřeby stavby. Dále ulice K Dráze bude pouze jednosměrná a to od silnice I/20. Na rozkreslení těchto opatření se pracuje a budou zaslány v nejbližší době.

Uzavírka části ulice Velenická při SO 93-38-61: Při výstavbě tunelového objektu bude. Uzavřena část ulice Velenická. Uzavření ulice bude během celé výstavby objektu. Projektantem navržená objízdna trasa přes ulici Cukrářská, ulici Baráková a ulici Pivovarská byla na jednání odsouhlasena. Projektant ve výkresu vypustí značky IS 11c.

15.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Rozhodující pro cestující jsou přístupy na nástupiště a stávající zabezpečený úrovněvý přechod na plzeňském zhlaví. Během stavby bude zajištěn přístup pro cestující buďto na stávající nástupiště v ŽST Plzeň-Koterov, nebo na nástupiště v nové zastávce Plzeň-Slovan. Stávající úrovněvé křížení na plzeňském zhlaví bude pro provoz cestujících zachováno až do doby dokončení nové lávky pro pěší, její zprovoznění je navrženo ve SP č. 2.

Uzavírka chodníku pod SO 93-38-01: Projektant na jednání předložil, že během celé výstavby železničního mostu bude chodník pro pěších pod mostem uzavřen. Přítomní z

touhle variantou nesouhlasili a tak se domluvilo, že projektant DO prověří zda je možné úplnou uzavírku pro pěších zkrátit co možná na nejkratší dobu. Projektant železničního mostu požaduje úplné uzavření v rozsahu: demolice stávajících dvou oblouků – cca 9 dní, osazení nosníků pro NK 1 – 1 den, demolice třetího oblouku – cca 7 dní, osazení nosníku pro NK 2 – 1 den. Při osazování nosníků může být provoz v případě potřeby operativně regulován, tzn. uzavírka nebude nutná celý den, ale pouze v momentech kdy budou přímo osazovány nosníky. Při těchto uzavírkách budou pěší vedeni přes most v ulici Sušická. Dále projektant na výstavbu 2/3 chodníku potřebuje – 14 dní. Nový chodník pro pěších se bude budovat až po výstavbě nového železničního mostu a v době kdy bude nutná uzavírka chodníky pod mostem bude v provozu nová lávky pro pěších nad železniční tratí, která se nachází mezi zmiňovaným podchodem a mostem v ulici Sušická. Na rozkreslení těchto opatření se pracuje a budou zaslány v nejbližší době.

15.2.4 Předpokládaný rozsah oprav stávajících komunikací

Dle zákona o pozemních komunikacích nelze vyloučit, že v místě stavby dojde k používání silnic a pozemních komunikací v rozsahu, jemuž neodpovídá stavební stav komunikace. Tato skutečnost byla projednána dne 8.4.2019 s příslušnými dotčenými orgány státní správy v Plzni viz záznam z tohoto jednání, ze kterého vyplynula nutnost vyčlenit v projektu finanční prostředky na opravu výtluk a obrusné vrstvy v ulicích Sušická, Velenická, Lobežská, Částkova a Jasmínová v rozsahu předpokládaného poškození vozidly stavby. Tento objem prací vyčíslil projektant následovně:

Částkova v délce 930m, Jasmínová v délce 885m, Sušická 1300m, Lobežská 1200m, Velenická v délce 1200m. Souhrnně tedy 5515m dvoupruhové komunikace.

16 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení

Konkrétní vybavení zařízení staveniště není náplní tohoto projektu a bude odvislé od dodavatele stavby. Stavby, na které se vztahuje ohlašovací povinnost, vymezuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu v § 103.

17 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Všechny komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet staveništěm musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště.

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm. Prostor u lávek přes

výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

18 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržování podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území.

Stavba se nenachází na svážném ani poddolovaném území.

19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat

při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a činnosti v rámci stavby vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán BOZP na staveništi

- 1.Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
- 4.Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostřední blízkostí spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí
- 6.Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení
11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP dle předpisu SŽDC Bp1

Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (*CPS = cizí právní subjekt*), která není zaměstnancem SŽDC podle čl. 4 předpisu SŽDC Bp1, a která vykonává a nebo má vykonávat činnosti v prostorách SŽDC, na železniční dráze provozované SŽDC nebo svojí činností může ovlivnit provozování dráhy provozovatele SŽDC, musí být k dodržování ustanovení tohoto předpisu zavázána smluvně, pokud pro ni tato závaznost nevyplyvá z ustanovení právního předpisu, technického předpisu nebo technické normy, popř. nařízení správního nebo jiného kompetentního orgánu.

Smlouva musí obsahovat, mimo jiné, konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných osob a vedoucího prací, způsob kontroly, případné sankce. Dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví

Vymezení základních údajů z oblasti BOZP, které je nutno zpracovat do smluv o dílo uzavíraných mezi SŽDC jako odběratelem a CPS jako dodavatelem/ zhotovitelem je uvedeno v příloze č.1 Předpisu SŽDC Bp1.

- CPS se zavazuje před zahájením prací na provádění díla zajistit, že jeho osoby, stejně tak jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na provozování a organizování drážní dopravy, budou mít zdravotní a odbornou způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednavatele,
- povinností CPS je zajistit, aby činnosti na dráhách byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, mj. platným Vysvědčením o odborné zkoušce dle předpisu Zam1*, dokladem o zdravotní způsobilosti apod., a to všem oprávněným zaměstnancům SŽDC a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,

- CPS přiměřeně odpovídá za bezpečnost železničního provozu na jím rozpracovaném úseku. CPS odpovídá za škody vzniklé s jeho zaviněním SŽDC i ostatním externím subjektům,
- CPS před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽDC jmenovitý seznam všech osob podílejících se na realizaci díla splatnými doklady o vstupu do koleje a doloží, že byly proškoleny o bezpečnosti práce a mají odpovídající zdravotní a odbornou způsobilost,
- CPS se dále v souladu s interními předpisy objednatele zavazuje, že jeho osoby nebo osoby subdodavatelů, popř. jiných externích subjektů, které budou vykonávat vedoucího prací, budou mít platné doklady způsobilosti opravňující tyto osoby provádět činnosti na železniční dopravní cestě. Tuto skutečnost se CPS zavazuje objednateli doložit před zahájením prací na provádění díla předložením kopií předmětných dokladů způsobilosti, pokud tyto doklady již nepředložil. Pokud doklady doložil, prokáže jejich aktualizaci,
- CPS se zavazuje zajistit, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly v souladu s obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednatele povolení pro vstup do těchto prostor. Vydávajícím subjektem je Generální ředitelství SŽDC, odbor krizového řízení. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1.
- CPS se zavazuje, že fyzické osoby (dle předchozí odrážky) splní požadavky na odbornou způsobilost dle předpisu SŽDC Zam1, v platném znění,

Odborné zkoušky vykonané podle předpisu ČD Ok 2, předpisu SŽDC Zam1 (prozatímní) a Směrnice SŽDC č. 50 v době před účinností SŽDC Zam1 se uznávají v celé délce platnosti a v plném rozsahu osnov, podle nichž byly provedeny.

** SŽDC Zam1 - Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1.9.2014*

Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných – průkaz pro CPS se smluvním vztahem se SŽDC - dle předpisu SŽDC Ob1 díl II

Průkaz je vydáván na základě:

- žádosti v elektronické podobě,
- čestného prohlášení o posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb.
- dokladu o absolvování Vstupního školení
- dokladu o smluvním vztahu k SŽDC

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění
Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění

Ostatní

Upozorňujeme na přílohu „Doklady“, kde jsou uvedeny podmínky pro práci v blízkosti stávajících inženýrských sítí z hlediska podmínek a souhlasů správců.

20 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení atp.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu, na výjezdech ze staveniště bude umístěno zařízení pro mytí vozidel, mytí bude prováděno před každým výjezdem vozidla ze staveniště, aby nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací. Dle dohody se správcem komunikace je možné zvolit i jiné řešení, například pravidelné čištění komunikací čistícím vozem.
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidlo ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnútnejším rozsahu a dodržovat hygienické limity, stacionární hlučná zařízení neumísťovat v blízkosti obytné zástavby.
- Kompresory, okružní pily atp. budou umístěny pokud možno mimo dosah zástavby, řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor, práce o sobotách a nedělích naplánovat tak, aby se minimalizovali hlučné stavební práce.
- Pracovní doba ve všední dny je od 7 - 21h, v sobotu a v neděli od 8 - 18h, vyjma nutných nočních prací na paženích atp., které se realizují v dopravním sedle.
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace E.2 - Vliv stavby na životní prostředí.

Přípravné práce jsou navrženy v období vegetačního klidu. Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškozována fauna.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.)

21 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Uzel Plzeň, 5.stavba–Lobzy – Koterov“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat.

22 PŘÍLOHY:

- 1 - Záznam z výrobní porady.
- 2 - Navržené trasy ke skládkám a zemníkům
- 3 - Projednání omezení vleček/sml. předávacích míst
- 4 - Projednání dopravních tras a dopravních opatření

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/49/19

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 605 229 076

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha 19. února 2019

Dle rozdělovníku

Věc: „Uzel Plzeň, 5.stavba–Lobzy – Koterov“**Záznam z výrobní porady**

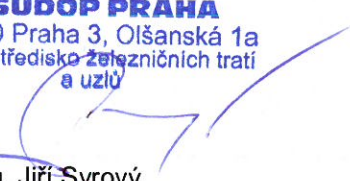
Vážení,

v rámci zpracování stavby **„Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov“**, jehož zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. 18-102.201 jednání.

Přílohou vám posíláme konečné znění záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **7.2.2019 od 9:30 hod.** v budově SUDOPU PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3.

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

 SUDOP PRAHA
130 80 Praha 3, Olšanská 1a
201 - Středisko železničních tratí
a uzlů
Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska železničních
tratí a uzlů
SUDOP PRAHA a. s.**Příloha**

Rozdělovník

Záznam z jednání



Na vědomí:**HIP stavby Ing. Pavel Langer, pavel.langer@sudop.cz**

- Trakční vedení:

Ing. Pavel Hausild, stř. 208, pavel.hausild@sudop.cz

- Provozní a dopravní technologie:

Ing. Tomáš Kafka, stř. 201, tomas.kafka@sudop.cz

- Železniční zabezpečovací zařízení:

Zdeněk Pacholík, stř. 208, zdenek.pacholik@sudop.cz

- Mosty, propustky a zdi:

Ing. Petr Šetřil, stř. 209, petr.setril@sudop.cz

- Železniční svršek a spodek:

Ing. David Novák, stř. 201, david.novak@sudop.cz

- Tunely

Ing. Michal Uhrin, stř. 203, michal.uhrin@sudop.cz

- Sdělovací zařízení

Ing. Martin Štrof, stř. 208, martin.strof@sudop.cz, jiri.kucera@ixprojekta.com

Rozdělovník:

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Stavební správa západ
SSZsek@szdc.cz
domanicka@szdc.cz
keslr@szdc.cz
Hlavac@szdc.cz
RazM@szdc.cz
Sokolovská 278
190 00 Praha 9

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor přípravy staveb (O6)
O6sek@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor investiční (O7)
O7sek@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor traťového hospodářství (O13)
O13sek@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor provozuschopnosti (O15)
O15sek@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty s.o.
GŘ – Odbor strategie (O26)
O26sek@szdc.cz
Kremen@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
OŘ Plzeň
Správa tratí Plzeň
Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
Č. Budějovice
Sekretariát provozního obvodu Plzeň
Úsek řízení provozu
ORPLZSTPLZ@szdc.cz
ORPLZSSZTPLZ@szdc.cz
ZSTPLZsek@szdc.cz
ORPLZsekrp@szdc.cz
Hrdlicka@szdc.cz
PolakZd@szdc.cz
Flajsman@szdc.cz
Sekyra@szdc.cz
Liskovec@szdc.cz

Zdenek@szdc.cz
Rollinger@szdc.cz
SchejbalP@szdc.cz
Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň

České dráhy, a.s.
ROC Plzeň
rocplzsek@gr.cd.cz
Purkyňova 22, 301 00 Plzeň

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor základního řízení provozu (O12)
O12sek@szdc.cz
ondruska@szdc.cz, danek@szdc.cz,
vasicekb@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor operativního řízení a výluk (O11)
O11sek@szdc.cz
witiska@szdc.cz
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Oblastní ředitelství Plzeň
SEE
Sušická 1168/23
326 00 Plzeň
ORPLZSEE@szdc.cz

České dráhy, a. s.
Odbor investic (O3)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
O03sek@gr.cd.cz

České dráhy, a. s.
GŘ
kgrsek@gr.cd.cz
briza@gr.cd.cz
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

ČD Cargo, a.s.
Radek.Braun@cdcargo.cz
info@cdcargo.cz
Dusan.Hynek@cdcargo.cz
Jankovcova 1569/2c
170 00 Praha 7

POVED s.r.o.
benediktova@poved.cz
Nerudova 25
301 00 Plzeň

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Úsek provozuschopnosti dráhy,
Odbor automatizace a elektrotechniky (O14),
O14sek@szdc.cz
jelinek@szdc.cz
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

České dráhy, a.s.
RSM - Regionální správa majetku pro
Plzeňský kraj a Jihočeský kraj
Polcar@rsm.cd.cz
Purkyňova 1017/22
301 00 Plzeň

Magistrát města Plzně
Technický úřad MMP
Odbor Investic
Ing. David Malán
malan@plzen.eu
Jagellonská 8
301 00 Plzeň

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Centrální dispečerské pracoviště
CDPPHAsek@szdc.cz
plachy@szdc.cz
Křížikova 552/2
186 00 Praha 8

Berger Beton
jiri.spevacek@BergerBeton.cz

PH KOVO RECYCLING CHEB
obchod@phkovo.cz

vlečka Overlac
karel.pavlis@oqema.cz

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Uzel Plzeň, 5.stavba–Lobzy – Koterov“ Stavební postupy a dopravní opatření, závěrečná porada na zabezpečovací zařízení.
DATUM	7.2.2019
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

V úvodu porady představil projektant rozhodující projektanty podílející se na návrhu stavebních postupů, HIPa a HISe stavby. Stručně popsal rozsah a náplň stavby.

Z jednání se omluvili:

- Ing. Miroslav Hošek OŘ Plzeň, Správa elektrotechniky a energetiky
- Ing. Jaroslav Daněk GR, Odbor řízení provozu (O11)

1. Obecné informace a výchozí podmínky pro zpracování stavebních postupů a dopravních opatření:

- Stavební postupy navazují na předchozí stupeň dokumentace k územnímu rozhodnutí a zohledňují změny, které nastaly v průběhu zpracování projektové dokumentace a ZP. Jedná se zejména o návrh nového dvoukolejného mostu na budějovickém zhlaví SO 96-38-01 a vyšší náročnost výstavby tunelového objektu SO 93-38-61, jež je dána vysokou hladinou spodní vody, jež vyžaduje pažení stavební jámy po celém obvodu z převrtávaných pilot.
- Předpokládaný termín zahájení stavby potvrzený investorem je 11/2019, předpokládaný termín dokončení stavby 02/2023.
- Během stavby je navržena recyklace šterkového lože v místě snesených SK č. 4-18 (ZS 5) v ŽST Plzeň-Koterov.
- Z důvodu zajištění přístupu mechanizace je navrženo úroňové křížení přes SK č. 20,22,24 v km cca 345,350, před částečně demontovanou výhybkou v k.č. 24. Přejezd bude betonový pro třídu zatížení V (15-100TNV/den).
- Během stavby jsou navržena omezení silničního provozu, včetně krátkodobé uzavírky silnice I/20 (předpokládáme 1 + 2 dny), jsou navrženy objízdné trasy pro IAD a MHD.
- Telefonicky byly projednány výluky vleček/smluvních předávacích míst v délce 14 dní (max. doba akceptovatelná z hlediska možného předzásobení), Berger Beton požaduje náhradní předávací místo, byla mu nabídnuta krajní kolej v Lobzích s přílehlou plochou pro nájezd a otáčení cisternového vozu. S ohledem na rozsah nutných úprav v lobežském kolejišti bylo jako konečné místo pro přečerpání stanovena ŽST Starý Plzenec s tím, že přepravci budou uhrazeny vícenáklady spojené s dočasnou změnou smluvního předávacího místa. Pan Hroch (uhlí nemá žádné přepravy po železnici), bude kontaktován.
- Demontováno bude cca 11 550m koleje, tedy cca 462 kolejových polí po 25m. tzn. při stohování do 10 polí se jedná o 47 stohů. Z toho jen v PP se jedná o 5560m kolejí, tedy 23 stohů. Celkem vytrhaná kolejová pole pokryjí cca 50% plochy ZS č. 5, zbylá část bude určena pro recyklační základnu a montážní základnu, pro účely montáže kolejových polí a výhybek budou využity i zpevněné plochy ZS č. 1,2 u kusých kolejí na budějovickém zhlaví.
- Následné pokračování výstavby přeložky silnice I/20 opět vyvolá potřebu výluky přílehlé TK, tedy jednokolejný provoz Koterov - Lobzy.

- i) Během stavby bude v místě pracovní činnosti max. rychlost 50km/h. Během realizace pažení mezi 1. a 2. TK pro tunelový objekt je navržena rychlost 30km/h. Kombinace neutrálního pole a snížené rychlosti na 30km/h v místě tunelového objektu bude navržena v rámci 35N výluky ve SP č.2.
- j) Definitivní délky výluk vleček a smluvních předávacích míst budou projednány a doloženy do dokladové části TZ.

Projektant požádal o sdělení, zda má v rámci HMG stavby a výkazů výměr, uvažovat s následným podbitím, broušením kolejí a výhybek, a s jakou časovou rezervou pro tyto práce má počítat. Zástupce investora (p. Kesl) přislíbil požadované informace zaslat.

2. Rozhodující milníky stavby

- a) Stávající nástupiště v ŽST Plzeň Koterov budou zrušeny až po uvedení do provozu nové zast. Plzeň-Slovany u TK č. 2 v úseku Koterov - Lobzy.
- b) Zrušení stávajícího přechodu na budějovickém zhlaví nastane až po zprovoznění nové lávky pro pěší přes zhlaví stanice a silnici I/20.
 - zrušení stávajícího přechodu je navrženo na konci stavebního postupu č. 2. V této době proběhne výstavba nových trakčních stožárů uprostřed přechodu, proto bude stávající přechod jednostranně rozšířen. V této době nebude v činnosti zab. zař., přechod bude střežen.
- c) Aktivace zab. zařízení včetně uvedení do provozu nové trafostanice a spínací stanice je navrženo na konci SP č.3, po cca 18 měsících od zahájení stavby.

3. Připomínky k návrhu stavebních postupů

- a) OŘ Plzeň (p. Lískovec), doporučuje pro deponování kolejových polí jak šrotových, tak užitých využít i krajní koleje v Lobzích, tzv. „Popely“. *Bude zapracováno.*
- b) OŘ Plzeň (p. Lískovec, p. Schejbal), přechod pro pěší na budějovickém zhlaví bude během nepřetržité výluky ve SP č.2 ve směru na České Budějovice, ale za provozu na vlečky a smluvní předávací místa střežen. Bude zamezeno vjezdu aut na přechod. Provizorní přechod bude součástí dokumentace včetně technického řešení. *Bude zapracováno.*
- c) OŘ Plzeň (p. Lískovec, p. Schejbal, P. Sekyra) - podmínky provozu na úrovněm křížení přes k.č.20,22,24 projedná zhotovitel s OŘ Plzeň. *Bude uvedeno v dokumentaci.*
- d) OŘ Plzeň (p. Lískovec), SK č.2 ve SP č. 3 musí být z důvodu přístupu zhotovitele dokončena. *Bude zapracováno, kolej bude dokončena, ale z důvodu zab. zař. ve výluce.*
- e) OŘ Plzeň (p. Lískovec, p. Schejbal), navržené 14 denní výluky omezující provoz do účelového kolejiště správy tratí nesmí následovat za sebou a to z důvodu možného předzásobení. *Bude zapracováno. SK .č.4a a výhybky č. 9,105 budou realizovány již v 1. SP.*
- f) OŘ Plzeň (p. Lískovec, p. Schejbal), rekonstrukce SK č. 6,8 realizovat z důvodu usnadnění přístupu na účelové kolejiště až po aktivaci ZZ. *Bude zapracováno.*
- g) (p.Flajšman.....), aktivace ZZ navrhnout během několikadenního zastaveného provozu. SUDOP PRAHA a.s. (p. Pohořelý), GŘ 026 (p. Křemen), aktivace zab. zař. proběhne za provozu, projektant neumí zastavení provozu odůvodnit, už s ohledem na jiné stavby, kde je zastavený provoz během aktivace vyloučen (např. stavby v uzlu Praha). Pro přezkušování a aktivaci budou navrženy denní hodinové výluky. Bude zváženo a navrženo omezení vlaků Os a jejich náhrada autobusy. Aktivace je navržena po zhlavích 2 x 5 dní. Více odstavec č.6 záznamu.
- h) (p. Lískovec, p. Schejbal) v dokumentaci bude uvedeno, že zkušební provoz na prvcích kolejiště bude zahájen až po uvedení konkrétního prvku kolejiště do provozu, mimo jiné z důvodu záručních lhůt. *Bude zapracováno.*

4. Koncept stavebních postupů

Délka výstavby je dána zejména rozhodujícím stavebním objektem, kterým je tunelový objekt místě křížení s I/20. Kromě stavebně náročných podzemních stěn se startovací plošinou pod stávající úrovní terénu, je nutné s ohledem na hladinu podzemní vody celou stavební jámu pažit převrtávanými pilotami. tyto přípravné práce jsou z časového hlediska téměř ekvivalentní. Předpokládaná doba na realizační dokumentaci objektu je cca 2-3 měsíce. Samotná realizace za výluky pak pro I. etapu činí 9 měsíců, pro II. etapu 11 měsíců. Tyto časy byly ještě prodlouženy o cca 2 měsíce z důvodu technologické přestávky.

PP

Stavba bude zahájena přípravnými pracemi, kdy v technologické pouze proběhne nutné kácení, realizační dokumentace stavby, budou projednány plochy ZS a dopravní trasy, bude zahájena výroba ocelových lávek pro pěší a technologie zab. zař.. Dále je navržena demontáž SK 4-18, pro uvolnění staveniště pro plochu ZS a pro realizaci nových SK. Současně budou SK 20-22 vyčleněny pro stavbu. Budou zahájeny výkopové práce pro kabelové trasy a proběhne vytyčení stávajících inženýrských sítí včetně jejich přeložení v nutném rozsahu pro zahájení následujícího postupu. Budou zahájeny práce na nové TB, spínací stanic, novém přísypu vedle TK ve směru na České Budějovice. Budou zahájeny výkopové práce a práce na pažení tunelového objektu v místě stávajícího zářezu a realizace podzemních stěn bez nároku na výluky TK, tyto práce mohou probíhat s ohledem na klimatické podmínky i během technologické přestávky a přípravných prací v dalším roce. Budou zahájeny práce na opěrách lávky pro pěší na budějovickém zhlaví. Realizace opěr lávky si vyžádá dopravní omezení v ul. K Dráze a v ul. U Seřadiště (zúžení a omezení počtu jízdních pruhů) v délce trvání cca 3-3,5 měsíce.

Vytrhaná kolejová pole budou deponována na ploše ZS5 v místě po vytrhaných manipulačních kolejích a dále v Lobzích.

Drážní provoz bude jako ve stávajícím stavu kromě snížení rychlost na 50km/h v místě stavebních prací (např. výkopy pro kabelové trasy).

SP č.1

Je navrženo rozšíření výluky staničních kolejí o k.č.2 včetně nástupiště u této koleje. Dále jsou navrženy denní výluky TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy za účelem výstavby spodní stavby a pilíře lávky pro pěší u této koleje, kde projektant předpokládá přístup zhotovitele po TK č.1. Bude rekonstruováno zhlaví účelového kolejiště na Budějovickém zhlaví. Současně bude vybudována i opěra u 2. TK za provozu po 2. TK. Rovněž bude realizováno založení pilířů lávky pro pěší na budějovickém zhlaví. Cílem je načasovat drážní omezení plynoucí z osazení NK obou lávek do navržené nepřetržité výluky ve stavebním postupu č.2a a 2b. Jinak pokračují práce na novém přísypu a pozemních objektech budov. Proběhne sanace propustku SO 94-38-31 (nemá vliv na výluky kolejí). Bude rekonstruováno budějovické zhlaví účelového kolejiště.

Drážní provoz ve stanici na SK č. 1,3,7,101,102,103, účelové kolejiště ČD a úvratí na k.č.1T, dále do kovošrotu. Směr ČB bez omezení. Směr Lobzy dvoukolejný s denními výlukami TK č.1.

SP č.2

Jedná se o stavebně nejnáročnější stavební postup z hlediska rozsahu prací v rámci přiděleného času. Celý stavební postup je navržen v nepřetržité výluce v délce 35 dní ve směru na Starý Plzenec. Omezení přeprave Berger Beton je navrženo v délce 14 dní, PH KOVO RECYCLING CHEB a Overlack je navrženo v délce 4 dní při vkládání provizorní výhybky č. 33 (P) v zákrytu se 14 denní výlukou ve SP č. 2a. Dále je navržena výluka účelového kolejiště ČD a OŘ Plzeň v délce trvání 14 dní v zákrytu s 4 denní výlukou pro vkládání provizorní výhybky č.33 (P) ve SP č. 2b, 4 dny bude výluka účelového kolejiště v zákrytu s výlukou vleček na budějovickém zhlaví. Etapizace zhlaví je navržena z důvodu objemu stavebních prací. Současně s vyloučenou TK č. 2 v úseku Koterov -Lobzy je navržena i denní výluka TK č.1 z důvodu výstavby pažení mezi kolejemi. Nákladní vlaky přepraveců a vlaky do účelové kolejiště budou vedeny mimo tyto denní výluky, případně bude na nezbytně dlouhou dobu přerušena stavební činnost a výluka zrušena. Během 4 denní nepřetržité výluky provozu bude osazena nosná konstrukce lávky pro pěší v zast. Slovany. Nosná konstrukce lávky pro pěší na budějovickém zhlaví bude osazena na začátku postupu současně s výlukou vleček, aby v rámci

postupu bylo možné realizovat všechny úpravy na lávce jež musí předcházet pracím mající vliv na výluky kolejí pod lávkou (ochrana proti dotyku, napínání a aktivace táhel...), které jsou rovněž navrženy v rámci tohoto postupu. Pro tyto práce je uvažováno 21 dní. V tomto postupu bude zrušen stávající přejezd/přechod na zhlaví aby byla umožněna realizace železničního svršku a spodku. Za tímto účelem je navrženo zřízení provizorního přechodu mimo stávající polohu, to navíc umožní realizaci nových stožárů TV.. Během tohoto postupu bude v celé stanici i navazujících TÚ vypnuto TV. Dále bude zdemolována část stávající spodní stavby mostu na budějovickém zhlaví včetně snesení nosné konstrukce, zřízení pažení a osazení mostního provizoria.

Drážní provoz

Během postupu bude provizorně upraven stávající přechod na budějovickém zhlaví, s ohledem na výluky zab. zař. bude přechod střežen. Během postupu je vyloučen provoz kromě provozu na vlečky, smluvní předávací místa, účelové kolejiště a to následovně:

- prvních 14 postupu č. 2a provoz na účelové kolejiště bez omezení z lobežského zhlaví. zastaven provoz Berger beton, poslední 4 dny postupu při vkládání provizorní výhybky č. 33 (P) zcela zastaven provoz.
- V rámci 4 denní výluky zahájení SP č.2b se 14 denní výlukou účelového kolejiště. Provoz na vlečky a smluvní předávací místa obnoven.

Na konci postupu bude obnoven jednokolejný drážní provoz v traťových úsecích a na SK č. 1,2,7, n. SK č. 4 a účelové kolejiště ČD a OŘ Plzeň. Nová SK č.2 bude dokončena, ale ve výluce. V provozu bude nová lávka pro pěši na Budějovickém zhlaví, lávka pro pěši v zast. Slovany bude uvedena do provozu až na konci SP č.3.

SP č.3

Pokračují práce na SK č. 1 a TK č. 2 v úseku Koterov - Lobzy, včetně souvisejících mostních objektů. Po dokončení mostu SO 96-38-01 pod novou SK č. 2a bude následně v témže postupu a po dokončení technologickém přestávky převeden provoz na SK č.2a a dokončen most SO 96-38-01 pod SK č.1a. Po dokončení stavebních prací bude za provozu v rámci samostatného času aktivováno nové zab. zařízení.

Drážní provoz ve stanici na SK č. 1,3,4,4a,7,24,101,102,103 a účelové kolejiště ČD a OŘ Plzeň, jednokolejný v TÚ Starý Plzenec - Koterov - Lobzy. V provozu nástupištní hrany u k.č.1,3. Na konci postupu po dokončení stavební činnosti a před zahájením SP č. 4 proběhne za provozu aktivace zab. zařízení a převedení provozu na nové kolejiště.

SP č.4

Po převedení provozu na novou TK č. 2 a SK č. 2,4 s novým tarifním bodem zast. Plzeň-Slovany budou sneseny stávající SK č. 1,3 včetně nástupišť a TK č.1. Na 14 dní bude vyloučena vlečka Overlack a kovošrot při pokládce nové výhybky č. 12 a rekonstrukci výhybky č.13.

Drážní provoz ve stanici na n.SK č. 2,4 a účelové kolejiště ČD a OŘ Plzeň vyjma SK č. 6, jednokolejný v TÚ Starý Plzenec - Koterov - Lobzy po nových TK. 14 denní výluka

SP č.5

Probíhá výstavba SK č. 3, TK č.1 v úseku Koterov - Lobzy. Pokračuje výstavba rozhodujících stavebních objektů tunelového objektu SO 93-38-61, mostu SO 93-38-01 pod vyloučenou kolejí. Drážní provoz po nových kolejích včetně smluvních předávacích míst.

Drážní provoz v jednokolejný v TÚ Starý Plzenec - Koterov - Lobzy, v ŽST Plzeň-Koterov na nové SK č. 2,4 a účelové kolejiště ČD a OŘ Plzeň, provoz na koleje č. 301-303,3a,7 ve směru od Plzně úvratí přes plzeňském zhlaví.

Zapsal:
Ing. Lukáš Pohořelý



5. Zabezpečovací zařízení

- **Definitivní SZZ** – pro umístění odjezdového návěstidla S2a vlevo od osy koleje 2a bylo provedeno předběžné situování návěstidla a situační komise tuto polohu odsouhlasila. Protokol o situování návěstidla včetně dalších souvisejících podkladů byl předán na SŽDC s.o., O14 a to společně se žádostí o souhlas provozovatele dráhy s umístěním návěstidla S2a vlevo osy koleje 2a.
- V rámci projektové dokumentace budou zpracována schémata účelových kolejišť areálů ST a OTV. Bude se jednat o dva samostatné výkresy. Zpracování bude provedeno za podmínky, že k tomu budou předány potřebné podklady od OR Plzeň (zejména údaje o použitých výhybkách).
- Dálkové ovládání ŽST Plzeň-Koterov bude zapracováno do stávajícího JOP pro ŽST Plzeň hl.n. V reliéfu JOP Plzeň hl.n. se pro doplnění zobrazení ŽST Plzeň- Koterov nachází prostorová rezerva. Se shodným řešením je počítáno i v projektu připravovaného DOZ, tedy na CDP Praha (ovládání ŽST Plzeň-Koterov se předpokládá z CDP Praha).
- Rozdílně od minulé porady bylo dohodnuto, že z důvodů zkrácení výkopových prací bude nová zabezpečovací kabelizace ukončena u předvěsti PŘL v km 342,110. Počítací bod v km 341,304 zůstane zapojen z přilehlého stávajícího reléového domku, i pro tento počítač náprav se použije nový jednotný systém počítačů náprav, spolupracujících po optickém vlákne. Propojení počítačů náprav po optickém vlákne bude využito v úseku mezi Starým Plzencem, RD v km 341,304 a SÚ v Plzni-Koterově.
- **Provizorní SZZ** – po dobu přestavby ŽST Plzeň-Koterov bude využito stávajícího SZZ-ETB, zařízení bude před zahájením stavebních postupů a v jejich průběhu upravováno. Činnost SZZ-ETB bude zachována do ukončení stavebního postupu č.3. Před zahájením stavebního postupu č.4 bude uvedeno do provozu nové elektronické stavědlo.
- **Provizorní úpravy SZZ-ETB** - v rámci přípravných prací (před zahájením stavebních postupů) budou stávající kolejové obvody nahrazeny počítači náprav a to ve shodné konfiguraci s kolejovými obvody. Zřízení počítačů náprav je nutné s ohledem na zachování stávající konfigurace úseků pro SZZ- ETB na novém kolejišti. Dále se provedou všechny potřebné přeložky stávající zabezpečovací kabelizace.
- Ve stavebním postupu č.3 budou k dispozici tři dopravní koleje a to stávající koleje č. 3, 1 a nová kolej č.4, která však v provizorním stavu bude označena jako kolej č.2. Jízdy vlaků budou na plzeňském zhlaví v souladu se stávajícím stavem povolovány po kolejích č. 1 a 2 na jednosvětlové návěsti, u koleje č.3 bude návěstěna rychlost 40 km/h. Na lobežském zhlaví bude návěstění upraveno a všechny vlakové cesty budou povolovány na jednosvětlové návěsti. Maximální traťová rychlost v obvodu ŽST (mezi krajními výhybkami) bude upravena rychlostníky na 50 km/h. Posun do manipulačních a vlečkových kolejí bude nezabezpečený, odbočné výhybky na tyto koleje budou zabezpečeny výměnovými zámky.
- Elektromagnetické zámky od výhybek a výkolejek, kryjících místa s vyloučeným provozem, budou umístěny u výpravčího v dopravní kanceláři. Jedná se o tyto následující elektromagnetické zámky: EZ V_k1XA/1XA_t/1XA, EZ 6XA_t/6XA/1XB_t/1XB a 30XA_t/30XA.
- Vjezdová návěstidla 1S, 2S se budou nacházet v těsné blízkosti neutrálního pole, které bude zřízeno pro výstavbu tunelového mostu na silnici I/20. Vzhledem ke vzdálenosti mezi dotčenými návěstidly v tomto úseku a vzhledem k délce neutrálního pole není možné pro vjezdová návěstidla najít takovou polohu, aby byl zajištěn bezpečný rozjezd respektive zastavení vlaku v tomto prostoru. Proto podmínkou postavení odjezdové vlakové cesty v obvodu Lobzy bude předchozí postavení vjezdové vlakové cesty do ŽST Plzeň-Koterov. Uvedená podmínka bude zapracována do logiky zabezpečovacího zařízení.

Zapsal Zdeněk Pacholík

6. Dopravní opatření v průběhu stavby

V několika stavebních postupech po dobu realizace stavby je k dispozici kolejiště se 2 dopravními kolejemi. Lze proto očekávat, že GVD bude po dobu celé stavby uzpůsoben tak, aby tyto koleje stačily pro zajištění provozu. Jedná se především o pravidelná křižování vlaků osobní dopravy nebo pobyt vlaků Mn spojený s průjezdy vlaků osobní dopravy. Po tuto dobu nesmí být v ŽST žádný další vlak a to v pravidelném ani operativním provozu.

Koleje č. 20, 22 a 24 budou vyhrazeny pro stavbu. Přes tyto koleje bude zřízeno úroňové křížení. Podmínky provozu v kolejích včetně úroňového křížení přes k.č.20,22,24 před započítáním stavby projedná zhotovitel s OR Plzeň.

Stávající přechod přes koleje č. 101 - 103 bude ve stavebním postupu č. 2 stavbou provizorně přeložen a osazen výstražnými kříži. Na konci postupu bude snesen a bude uvedena do provozu lávka. Po dobu postupu bude 14 dní doprava zcela vyloučena a v dalších 21 dnech bude zachována obsluha manipulačních míst včetně kolejí č. 101 - 103. Střežení přechodu po dobu obsluhy zajistí zaměstnanec stavby nebo vedoucí posunu Mn vlaku.

Nad místem budoucího nadjezdu bude zřízeno neutrální pole o délce 150 - 200 m. Neutrální pole se nachází v těsné blízkosti vjezdového návěstidla do ŽST Plzeň-Koterov a pro strojvedoucí by bylo velmi obtížné v tomto krátkém úseku zastavit. Proto se navrhuje úprava zabezpečovacího zařízení tak, aby odjezdová návěstidla z obvodu Lobzy bylo možné postavit až po postavení vlakové cesty v ŽST Plzeň-Koterov.







Všechna neutrální pole po dobu výstavby budou posouzena dynamickou křivkou pro základní druhy vlaků a popsány podmínky průjezdů.

Pro jednokolejný provoz v úseku Plzeň hl.n. - Plzeň-Koterov budou vypočteny jízdní doby s pomalou jízdou, sestaven návrhový VNJR ve špičkové dvouhodině a stanovena propustnost.

Dle výsledku projednání bude přezkušování staničního zabezpečovacího zařízení probíhat po zhlavích 2 x 5 dní (v čase 8:00 – 16:00) vyloučena doprava v čase S:40 – L:20 (projedou vlaky Os Horažďovice předměstí – Plzeň, R Brno – Plzeň, R Plzeň – Brno a Os Plzeň - Horažďovice předměstí). Ostatní vlaky osobní dopravy budou nahrazeny NAD, vlaky nákladní dopravy pojedou před započítáním nebo po ukončení výluky.

Zapsal Ing. Tomáš Kafka

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Uzel Plzeň, 5.stavba – Lobzy – Koterov“ Projednáání ZOV, závěrečná porada na zabezpečovací zařízení	
DATUM	7. února 2019	
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3.	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166/ mobil 605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	
Ing. Tomáš Kafka	SUDOP PRAHA a.s.	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	
Ing. Pavel Langer	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 005 pavel.langer@sudop.cz	
ING. FRANTIŠEK HLAVÁČEK	SZDC, s.o. PSZ	942522 619 hlavacek@szdc.cz	
Rudolf Hrdlička	SZDC, s.o. OPK2, ST PK	725539501 hrdlička@szdc.cz	
Jiří Kučera	IXPROJEKTA s.r.o.	266 061 807 jiri.kucera@ixprojekt.com	
Ing. Petr Polák	SZDC, OPK2, OPK3	725 687 021 Polak@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Přemysl PLACHÝ	SZDC, CDR Praha	725 562 500	
EDENĚK	SZDC, s.o.	plachy@szdc.cz	
FLAJSMAN	OTŘ PLZ - ÚŘP	946 544 565	
DUSAN HYNĚK	CDR GR 014/12	Flajsman@szdc.cz	
PAVEL LANGER	SUDOP PRAHA a.s.	725 585 699	
Jan Sebkva	SZDC, s.o. OR Píseň - ÚŘP	DUSAN.HYNEK@CDRGR01.CZ	
Jan Kremer	SZDC, GR 026	605 229 005	
ROMAN KESL	SZDC, s.o. SSZ	PAVEL.LANGER@SUDOP.CZ	
Miloš RAŽ	SZDC, s.o. SS7	724 083 054	
TOMÁŠ KAFKA	SUDOP PRAHA, a.s.	sebkva@szdc.cz	
VÍD' LIŠKOVCE	SZDC OR PLZ	602 162 740	
		Kremer@szdc.cz	
		720 983 233	
		kesl@szdc.cz	
		722 173 071	
		razm@szdc.cz	
		739 383 254	
		tomas.kafka@sudop.cz	
		606 611 078	
		lislove@szdc.cz	



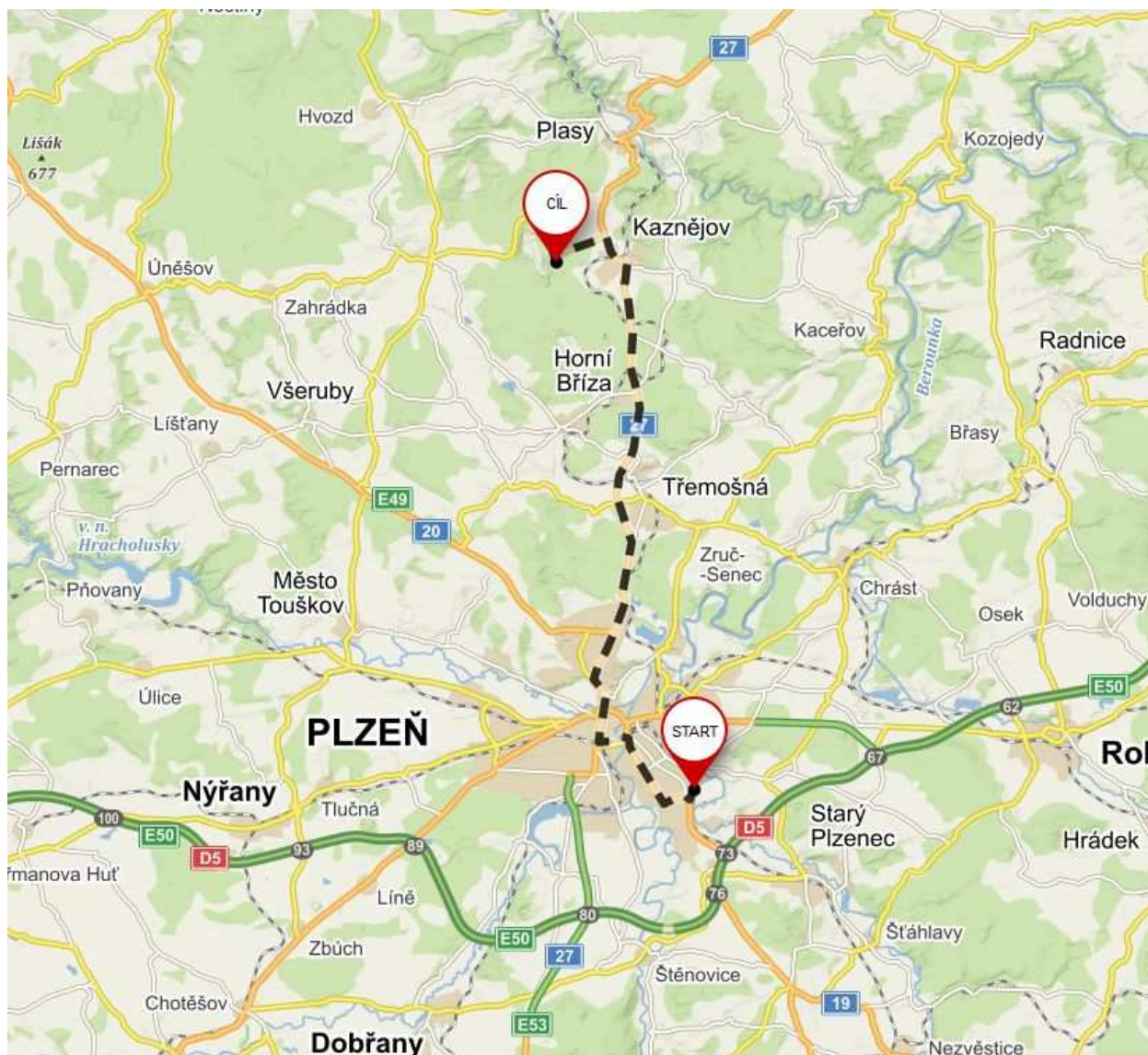
JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Zdeněk	SZDC OŘ Píseň	724 808 583 zdenek@szdc.cz	Zdeněk
Aleš ROLLINGER	SZDC OŘ Píseň	97 212 2770 rollinger@szdc.cz	Rollinger
PAVEL SCHESBAL	SZDC OŘ Píseň ST	602 633 251 schesbal.p@szdc.cz	Schesbal
Vojtěch Šelinger	SZDC OŘ	972 244 172 selinger@szdc.cz	Šelinger
Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 013 zdenek.pacholik@sudop.cz	Pacholík



**Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → rekultivace lomu v DP
Lomnička I v k.ú. Kaznějov a Lomnička u Plas**

Celková délka trasy: 27 km od žst. Plzeň-Koterov

Průjezdné ulice/silnice: Velenická, Koterovská, Jasmínová, Nepomucká (vše Plzeň), I/20 (v Plzni: Slovanská, Mikulášská), U Trati (Plzeň), I/27 (v Plzni: Klatovská třída, sady Pětatřicátníků, Karlovarská, Lidická, Plaská), II/204



Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → sanace a rekultivace odkaliště K IV/C1Z v k.ú. Olešník

Celková délka trasy: **120 km** od žst. Plzeň-Koterov

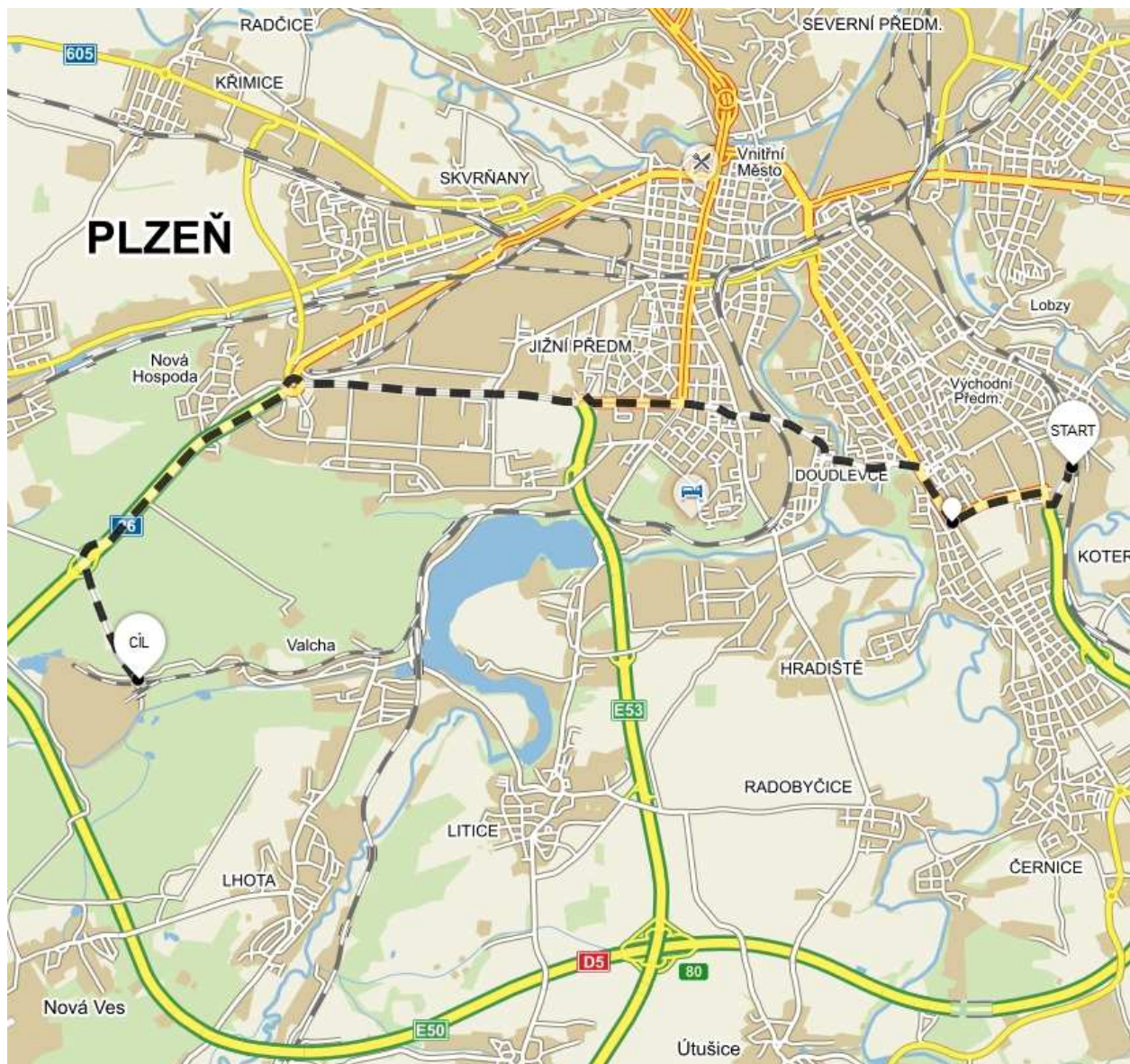
Průjezdné ulice/silnice: Velenická (Plzeň), I/20, II/122, III/12227



Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v k.ú. Skvrňany a Valcha

Celková délka trasy: **12 km** od žst. Plzeň-Koterov

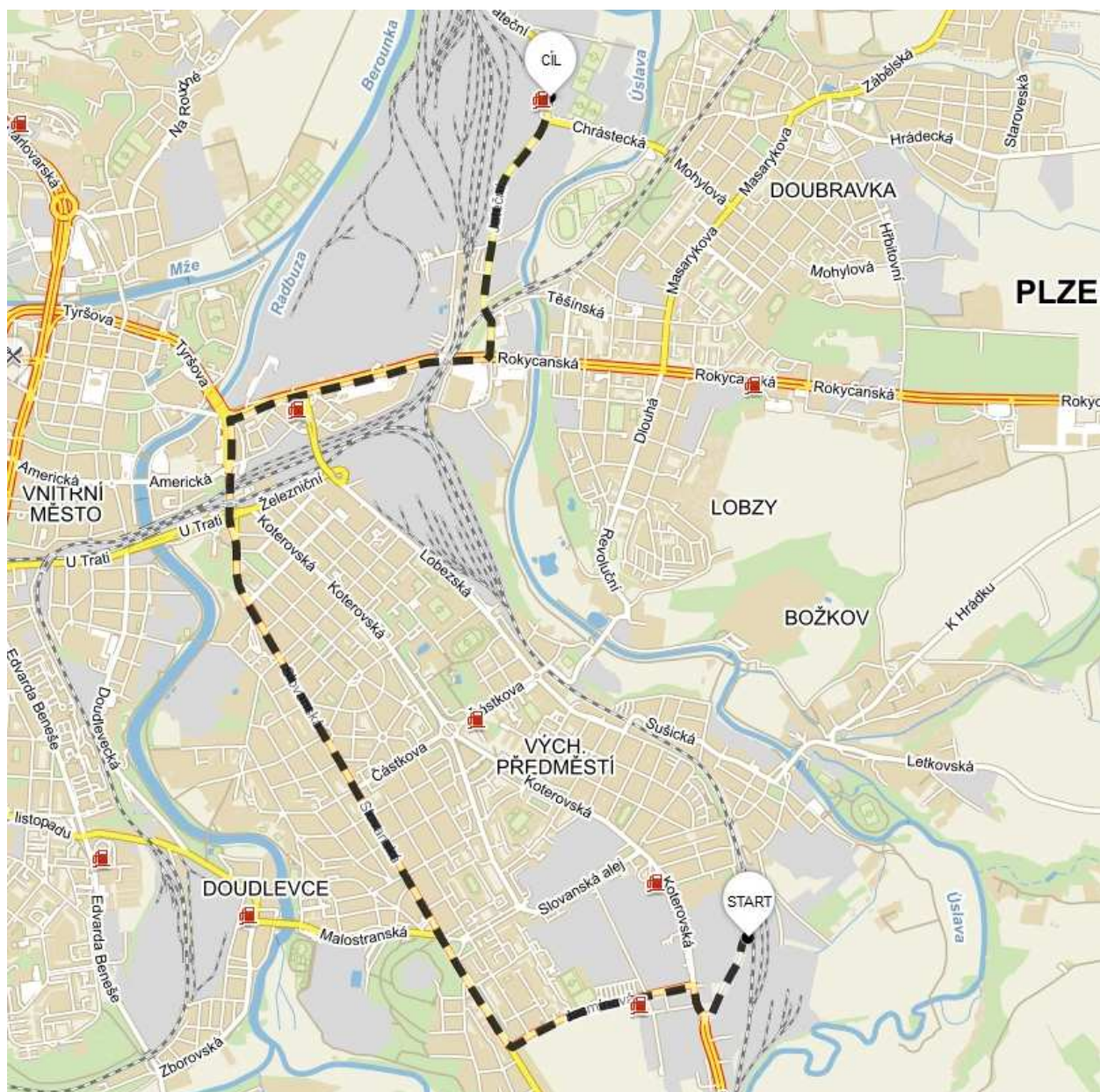
Průjezdne ulice/silnice: Velenická, Koterovská, Jasmínová, Nepomucká, Malostranská, Mostní, Zborovská, Samaritská, 17. listopadu, Sukova, Folmavská (vše Plzeň), I/26



**Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → sběrna a výkupna Plzeň
v k.ú. Plzeň 4 + sběrné místo oprávněné osoby v k.ú. Plzeň 4**

Celková délka trasy: **8 km** od žst. Plzeň-Koterov

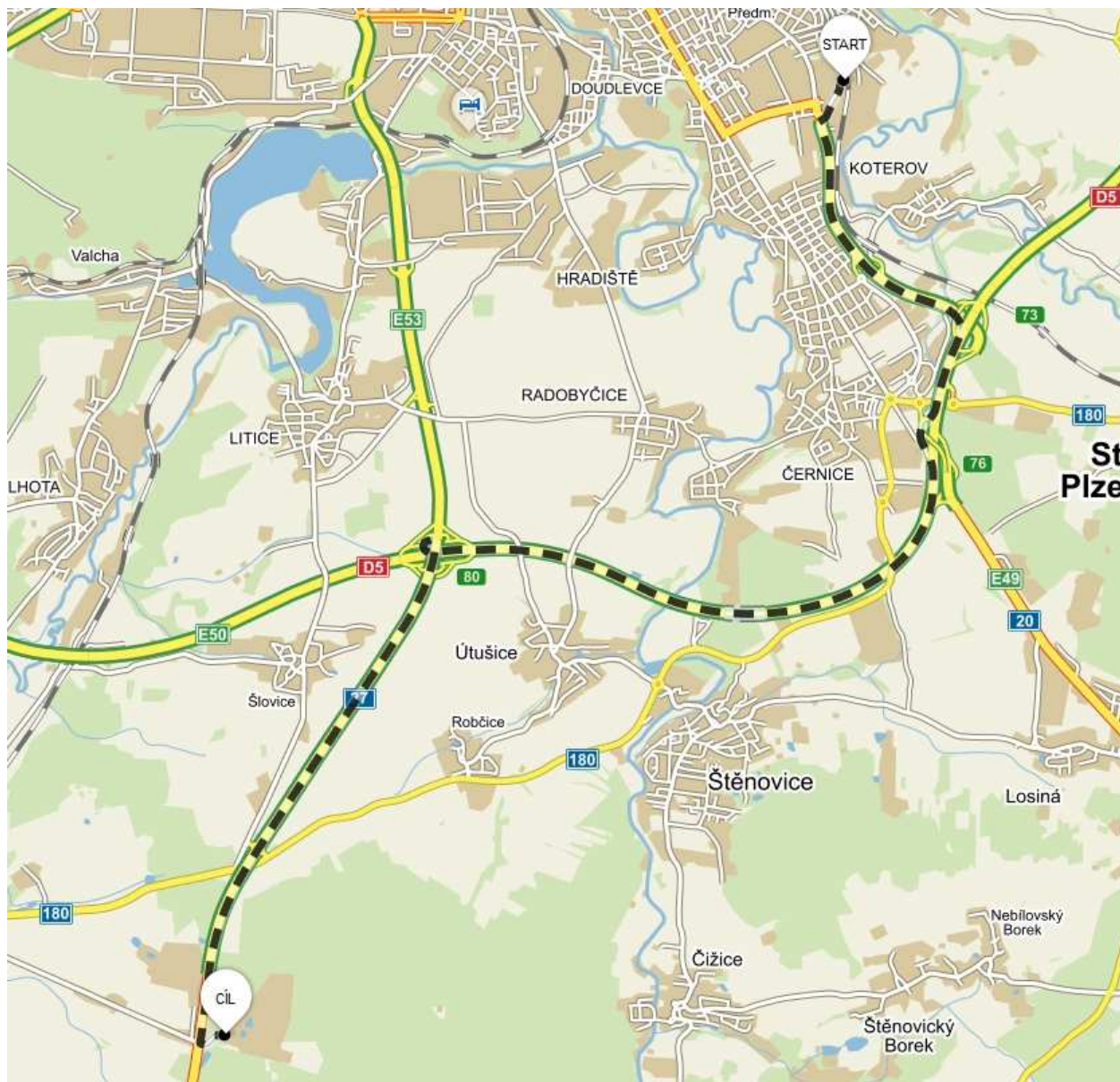
Průjezdné ulice/silnice: Velenická, Koterovská, Jasmínová, Nepomucká (vše Plzeň), I/20 (v Plzni: Slovanská, Mikulášská, Sirková), I/26 (v Plzni: U Prazdroje, Rokycanská), II/233 (v Plzni: Jateční), II/231 (v Plzni: Jateční)



Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → kompostárna Vysoká v k.ú. Dobřany + skládka S-OO Vysoká v k.ú. Dobřany + dekontaminační plocha Vysoká v k.ú. Dobřany

Celková délka trasy: **16 km** od žst. Plzeň-Koterov

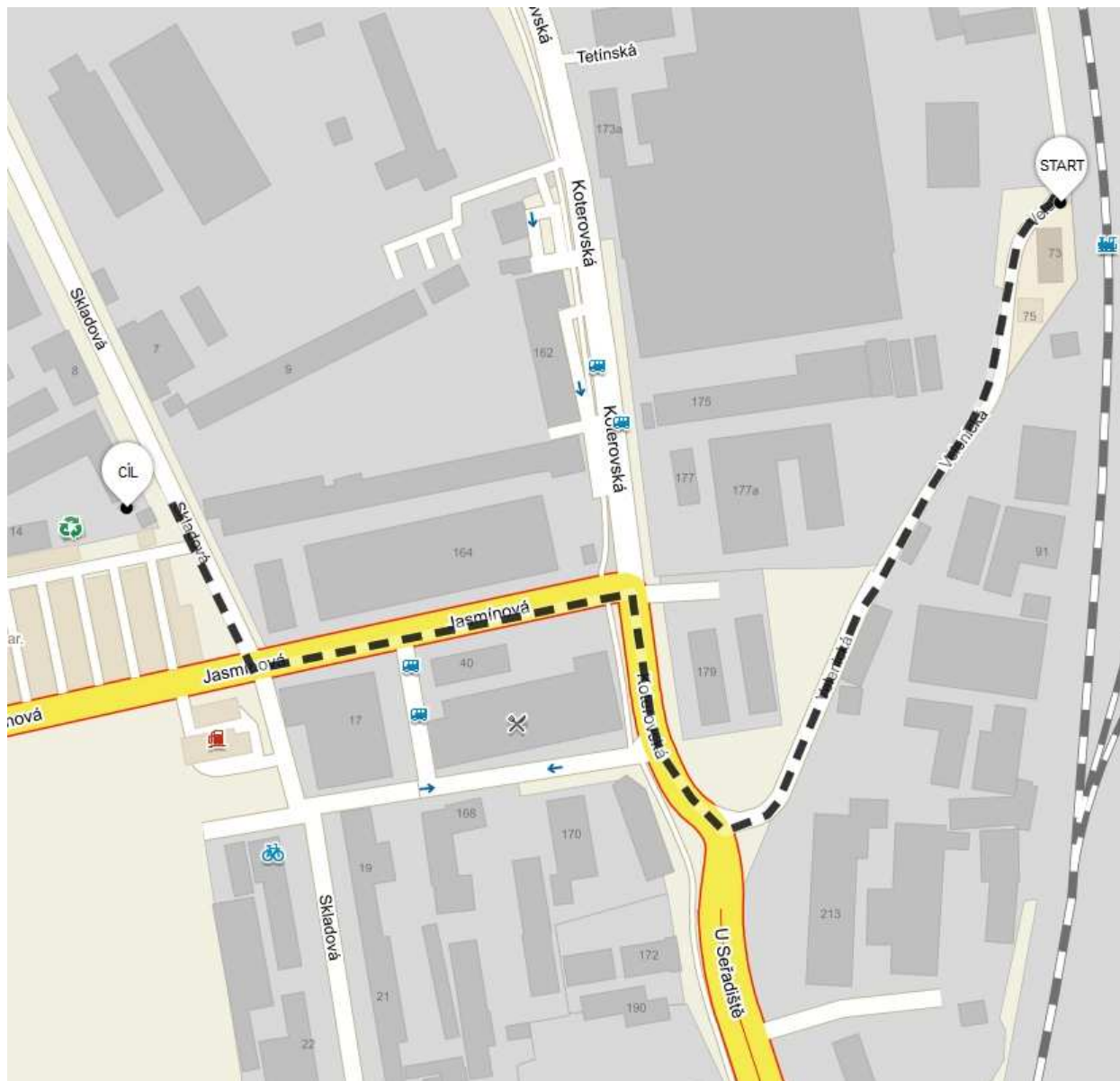
Průjezdné ulice/silnice: Velenická (Plzeň), I/20, D5, I/27



Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → spalovna Plzeň v k.ú. Plzeň

Celková délka trasy: **1 km od žst. Plzeň-Koterov**

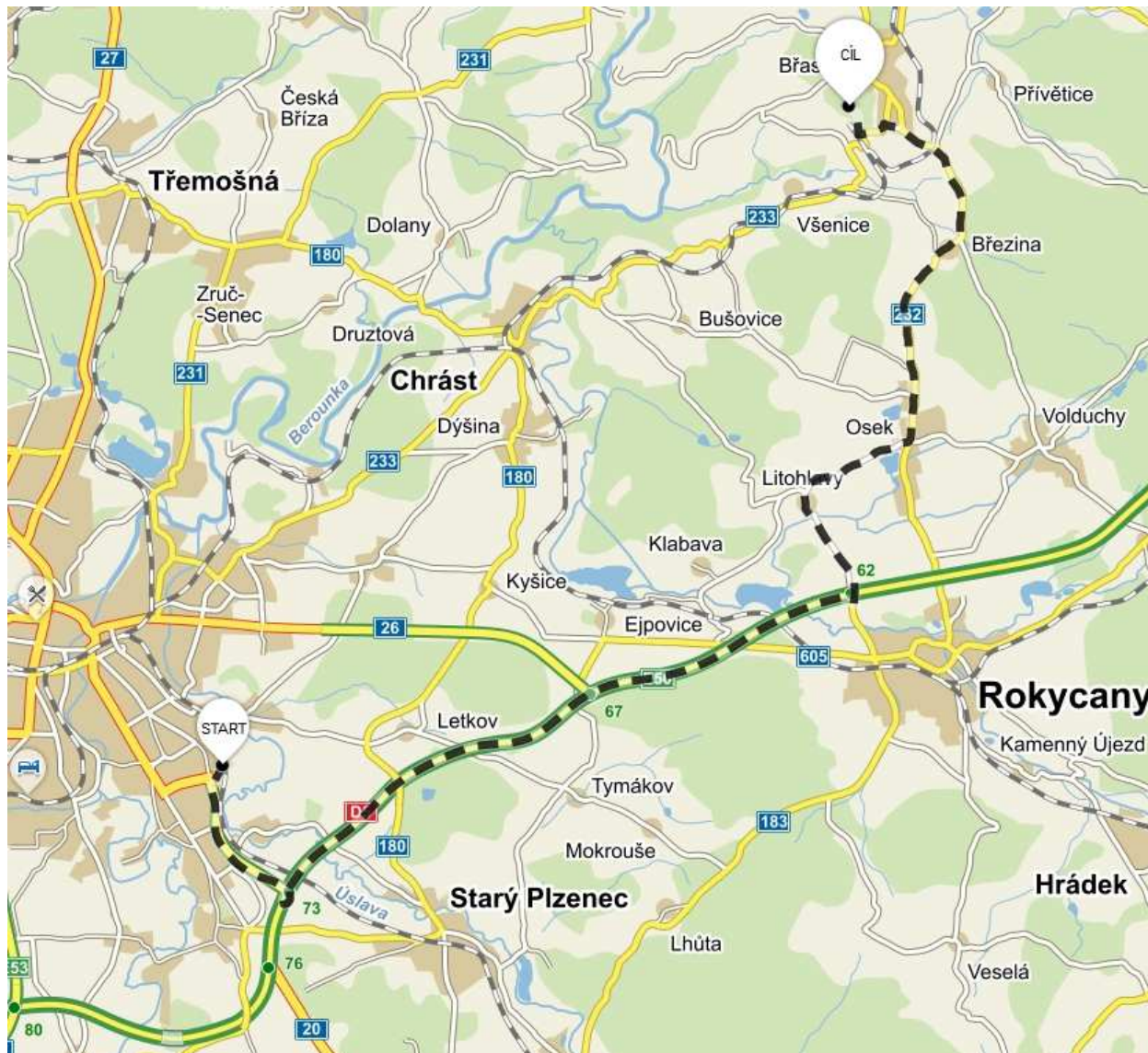
Průjezdné ulice/silnice: Velenická, Koterovská, Jasminová, Skladová (vše Plzeň)



Trasa: Žst. Plzeň-Koterov (z ulice Velenická) → skládka S-NO Flóra - Břasy v k.ú. Stupno

Celková délka trasy: **28 km** od žst. Plzeň-Koterov

Průjezdné ulice/silnice: Velenická (Plzeň), I/20, D5, III/2326, III/2322, II/232, II/233



Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Pohořelý Lukáš Ing.
Odesláno: 18. ledna 2019 12:11
Komu: 'obchod@phkovo.cz'
Předmět: Omezení vlečky v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"
Přílohy: Postup se zastaveným provozem na vlečku 3 dny .pdf; Postup se zastaveným provozem na vlečku 14 dní .pdf; Postup s omezeným provozem na vlečku.pdf

Dobrý den,
navazuji na telefonický rozhovor (p. Mizer) ve věci zastavení provozu na Vaší vlečce.

V rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov" bude rekonstruován traťový úsek Lobzy - Koterov a ŽST Plzeň - Koterov.

Předpokládaný termín realizace stavby je 1.11.2019 - 3.6.2022.

Navržená omezení na Vaší vlečce jsou následující:

- během rekonstrukce zhlaví ve směru na České Budějovice, přístup na vlečku pouze ve směru od Plzně a to úvratí přes SK č. 3 a výhybky č. 16,17 v délce cca 60m, předpoklad 1 měsíc v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 3 dní při vkládání provizorní výhybky č. PX1 v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky v roce 2021

Dle telefonické domluvy předpokládáme během zastaveného provozu, že budete předzásobeni, případně po tuto doby využijete možnosti silniční nákladní dopravy.

Dovolujeme si Vás požádat o sdělení, zda souhlasíte s výše uvedeným omezením provozu na Vaší vlečce. V dokumentaci bude uvedeno, že o výluce budete informováni min. 2 měsíce předem.

V příloze posílám schémata stavebních postupů.

Děkuji Vám za odpověď a v případě potřeby mne prosím kontaktujte.

Přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Dalibor Mizler jnr. <obchod@phkovo.cz>
Odesláno: 18. února 2019 9:21
Komu: Pohořelý Lukáš Ing.
Předmět: RE: UP5_ podklady

Dobrý den,

Na základě domluvy a Vámi zaslaných podkladů souhlasíme s dočasnou výlukou naší vlečky: PH KOVO - Plzeň - Koterov na dobu nezbytně nutnou k provedení stavebních prací.

Děkuji Vám a přeji hezký den.

Dalibor Mizler ml.
Obchodní zástupce

PH KOVO - Recycling Cheb, s.r.o.
Tel.: +420 731 613 025
Email: obchod@phkovo.cz
www.phkovo.cz

-----Original Message-----

From: Pohořelý Lukáš Ing. [<mailto:lukas.pohorely@sudop.cz>]

Sent: Monday, February 4, 2019 2:02 PM

To: SSZsek@szdc.cz; keslr@szdc.cz; Domanicka@szdc.cz; O6sek@szdc.cz; O7sek@szdc.cz; o13sek@szdc.cz; O26sek@szdc.cz; ORPLZSTPLZ@szdc.cz; ORPLZSSZTPLZ@szdc.cz; ZSTPLZsek@szdc.cz; ORPLZsekrp@szdc.cz; rocplzsek@gr.cd.cz; O12sek@szdc.cz; ondruska@szdc.cz; vasicekb@szdc.cz; danek@szdc.cz; O11sek@szdc.cz; witiska@szdc.cz; ORPLZSEE@szdc.cz; OO3sek@gr.cd.cz; kgrsek@gr.cd.cz; Briza@gr.cd.cz; Radek.Braun@cdcargo.cz; info@cdcargo.cz; benediktova@poved.cz; O14Sek@szdc.cz; jelinek@szdc.cz; Polcar@rsm.cd.cz; malan@plzen.eu; CDPPHasek@szdc.cz; Plachy@szdc.cz; jiri.spevacek@BergerBeton.cz; Dalibor Mizler jnr. <obchod@phkovo.cz>; Pavliš Karel <Karel.Pavlis@oqema.cz>

Cc: Langer Pavel Ing. <pavel.langer@sudop.cz>; Kafka Tomáš Ing. <tomas.kafka@sudop.cz>; Haušild Pavel Ing. <pavel.hausild@sudop.cz>; Pacholík Zdeněk <zdenek.pacholik@sudop.cz>; Novák David Ing. <david.novak@sudop.cz>; Uhrin Michal, Ing. <michal.uhrin@sudop.cz>; Štrof Martin Ing. <martin.strof@sudop.cz>; Šetřil Petr Ing. <petr.setril@sudop.cz>; Cíkl Radim <rcíkl@sudop-brno.cz>; mmolak@sudop-brno.cz
Subject: UP5_ podklady

Dobrý den,

v příloze Vám posílám pracovní podklady k projednání ZOV a zab. zař. stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy-Koterov".

Přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076

Obsah výše uvedené zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter. Společnost SUDOP PRAHA a.s. tímto výslovně stanoví, a to bez ohledu na obsah výše uvedené zprávy, že tato zpráva není závazným právním jednáním vedoucím k vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností SUDOP PRAHA a.s., a ani potvrzením přijetí nabídky z její strany. Obsahu této zprávy nelze rovněž přisuzovat závaznost jakéhokoli právního jednání pro společnost SUDOP PRAHA a.s., ze kterého by bylo možné usuzovat na právní jednání ve smyslu ustanovení § 1728 a §1729 zák. č. 89/2012Sb., občanský zákoník v platném znění. Předchozí věta neplatí jen v případech předsedy a místopředsedů představenstva za podmínky, že výslovně v obsahu zprávy uvedou, že se jedná o zavazující charakter obsahu této zprávy. Pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba. SUDOP PRAHA a.s. a jeho zaměstnanci se řídí Etickým kodexem, dle kterého jsou povinni jednat a přijmout taková opatření, aby nevzniklo jakékoliv důvodné podezření či nedošlo k samotnému spáchání trestného činu (včetně formy účastenství), a to nejen dle zákona č. 418/2011 Sb, o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ale současně i dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Etický kodex SUDOP PRAHA a.s. je uveřejněn na adrese: http://www.sudop.cz/uploads/files/1061_eticky-kodex.pdf.

Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Pavliš Karel <Karel.Pavlis@oqema.cz>
Odesláno: 22. ledna 2019 7:36
Komu: Pohořelý Lukáš Ing.
Kopie: Hadravová Alena; Hadrava Luboš
Předmět: RE: Omezení vlečky v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den.

Souhlasíme s domluveným plánem odstávek a omezení na naší vlečce, dle domluvy, na rok 2020/2021. Prosím o oznámení přesného data odstávek v co nejdříve možném termínu před odstavením.

S pozdravem | Best regards

KAREL PAVLIŠ

Vedoucí provozu Plzeň | Branch Warehouse Supervisor



OQEMA, s.r.o.
Velenická 230/91
326 00 Plzeň
Czech Republic

P +420 376 944 443

karel.pavlis@oqema.cz
www.oqema.cz

From: Pohořelý Lukáš Ing. [<mailto:lukas.pohorely@sudop.cz>]
Sent: Friday, January 18, 2019 12:09 PM
To: Pavliš Karel <Karel.Pavlis@oqema.cz>
Subject: Omezení vlečky v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,
navazuji na telefonický rozhovor ve věci zastavení provozu na Vaší vlečce.

V rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov" bude rekonstruován traťový úsek Lobzy - Koterov a ŽST Plzeň - Koterov.

Předpokládaný termín realizace stavby je 1.11.2019 - 3.6.2022.

Navržená omezení na Vaší vlečce jsou následující:

- během rekonstrukce zhlaví ve směru na České Budějovice, přístup na vlečku pouze ve směru od Plzně a to úvratí přes SK č. 3 a výhybky č. 16,17 v délce cca 60m, předpoklad 1 měsíc v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 3 dní při ukládání provizorní výhybky č. PX1 v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky v roce 2021

Dle telefonické domluvy předpokládáme během zastaveného provozu, že budete předzásobeni, případně po tuto doby využijete možnosti silniční nákladní dopravy.

Dovolujeme si Vás požádat o sdělení, zda souhlasíte s výše uvedeným omezením provozu na Vaší vlečce. V dokumentaci bude uvedeno, že o výluce budete informováni min. 2 měsíce předem.

V příloze posílám schémata stavebních postupů.

Děkuji Vám za odpověď a v případě potřeby mne prosím kontaktujte.

Přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

Obsah výše uvedené zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter. Společnost SUDOP PRAHA a.s. tímto výslovně stanoví, a to bez ohledu na obsah výše uvedené zprávy, že tato zpráva není závazným právním jednáním vedoucím k vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností SUDOP PRAHA a.s., a ani potvrzením přijetí nabídky z její strany. Obsahu této zprávy nelze rovněž přisuzovat závaznost jakéhokoli právního jednání pro společnost SUDOP PRAHA a.s., ze kterého by bylo možné usuzovat na právní jednání ve smyslu ustanovení § 1728 a §1729 zák. č. 89/2012Sb., občanský zákoník v platném znění. Předchozí věta neplatí jen v případech předsedy a místopředsedů představenstva za podmínky, že výslovně v obsahu zprávy uvedou, že se jedná o zavazující charakter obsahu této zprávy. Pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba. SUDOP PRAHA a.s. a jeho zaměstnanci se řídí Etickým kodexem, dle kterého jsou povinni jednat a přijmout taková opatření, aby nevzniklo jakékoliv důvodné podezření či nedošlo k samotnému spáchání trestného činu (včetně formy účastenství), a to nejen dle zákona č. 418/2011 Sb, o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ale současně i dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Etický kodex SUDOP PRAHA a.s. je uveřejněn na adrese: http://www.sudop.cz/uploads/files/1061_eticky-kodex.pdf.

Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Pohořelý Lukáš Ing.
Odesláno: 18. února 2019 13:50
Komu: 'jiri.spevacek@BergerBeton.cz'
Předmět: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"
Přílohy: Postup se zastaveným provozem na vlečku 14 (případně 35) dní v roce 2020.pdf;
Postup se zastaveným provozem na vlečku 14 dní v roce 2021 .pdf

Dobrý den,

navazuji na telefonický rozhovor ve věci zastavení provozu na Vaší vlečce/smluvním předávacím místě a posílám aktuální podklady k vyjádření.

V rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov" bude rekonstruován traťový úsek Lobzy - Koterov a ŽST Plzeň - Koterov.

Předpokládaný termín realizace stavby je 1.11.2019 - 3.6.2022.

Navržená omezení na Vaší vlečce jsou následující:

- během rekonstrukce zhlaví ve směru na České Budějovice, přístup na vlečku pouze ve směru od Plzně přes výhybku č. 16, v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky, v roce 07/2020 (nové výhybky č. 2,3,4,8,3,2 včetně železničního spodku.)
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky, v roce 07/2021 (nové výhybky č. 12, rekonstrukce výhybky č. 13 včetně železničního spodku.)

Dle telefonické domluvy předpokládáme náhradní předávací místo v ŽST Starý Plzenec viz. obr.



Dovoluji si Vás požádat o sdělení, zda souhlasíte s výše uvedeným omezením provozu na Vaší vlečce a o vyčíslení předpokládaných nákladů, které Vám vzniknou změnou místa pro přečerpání cementu v souhrnné délce 28 dní. Dále si Vás dovoluji požádat o sdělení, zda s ohledem na návrh náhradní místa pro přečerpání cementu a projektem pokryté více náklady, které s tím budou spojené by nebylo možné délky výluky upravit na 35 dní v roce 2020 a 14 dní v roce 2021.

V dokumentaci bude uvedeno, že o výluce budete informováni min. 3 měsíce předem.

V příloze posílám omezující schémata stavebních postupů.

Děkuji Vám za odpověď a v případě potřeby mne prosím kontaktujte.

Přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Pohořelý Lukáš Ing.
Odesláno: 9. dubna 2019 8:49
Komu: 'Spěváček, Jiří'
Předmět: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,
dovoluji si Vás ještě jednou kontaktovat ohledně stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov". Ve své žádosti jsem zmínil potřebu prodloužení výluky ze 14 dní na 21 dní (případně 35 dní), při úhradě nákladů spojených s přemístěním překládky do Starého Plzeňce, bylo to pro Vás přijatelné?

Děkuji Vám a přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

From: Pohořelý Lukáš Ing.
Sent: Monday, March 04, 2019 9:12 AM
To: 'Spěváček, Jiří'
Subject: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,

děkuji Vám za reakci.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

From: Spěváček, Jiří [<mailto:Jiri.Spevacek@bergerbeton.cz>]
Sent: Monday, March 04, 2019 8:45 AM
To: Pohořelý Lukáš Ing.
Subject: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,

se změnou překladního místa na žst. Starý Plzenec v délce 14 dní v roce 2020 a 14 dní 2021 souhlasíme za předpokladu uhrazení vícenákladů. Tyto vícenáklady budou vyčísleny dle aktuálních cen v letech 2020 a 2021, jelikož

nám dodavatel materiálu není v současné době schopen říci jejich výši a ani my nejsme schopni ceny na roky 2020 a 2021 vyčíslit. Náklady budou rozpočítány na jednotlivé vagony.

S přátelským pozdravem / Mit freundlichen Grüßen

Jiří Spěváček
zástupce prokuristy

tel +420 378 777 116
fax +420 37 8777729
mobil +420 731 550 216

BERGER BETON spol. s r.o.
Klatovská 410/167
321 00 Plzeň

www.BergerBeton.cz

BERGER BETON s.r.o. - Krajský soud v Plzni oddíl C, vložka 9581, DIČ CZ41938658
Jednatel: Erwin Gessl; Prokura: Harald Kiescher

From: Pohořelý Lukáš Ing. <lukas.pohorely@sudop.cz>
Sent: Monday, February 25, 2019 10:50 AM
To: Spěváček, Jiří <Jiri.Spevacek@bergerbeton.cz>
Subject: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,

dovoluji se připomenout ve věci Vašeho souhlasu s dočasnou změnou přečerpávacího místa během stavby UP5 (už mi to začíná trochu hořet).

Děkuji Vám za odpověď a přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

From: Pohořelý Lukáš Ing.
Sent: Monday, February 18, 2019 1:50 PM
To: 'jiri.spevacek@BergerBeton.cz'
Subject: RE: Omezení v rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov"

Dobrý den,

navazuji na telefonický rozhovor ve věci zastavení provozu na Vaší vlečce/smluvním předávacím místě a posílám aktuální podklady k vyjádření.

V rámci stavby "Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov" bude rekonstruován traťový úsek Lobzy - Koterov a ŽST Plzeň - Koterov.

Předpokládaný termín realizace stavby je 1.11.2019 - 3.6.2022.

Navržená omezení na Vaší vlečce jsou následující:

- během rekonstrukce zhlaví ve směru na České Budějovice, přístup na vlečku pouze ve směru od Plzně přes výhybku č. 16, v roce 2020
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky, v roce 07/2020 (nové výhybky č. 2,3,4,8,3,2 včetně železničního spodku.)
- zastavení provozu na vlečce v délce trvání 14 dní při rekonstrukci zhlaví stanice v místě napojení vlečky, v roce 07/2021 (nové výhybky č. 12, rekonstrukce výhybky č. 13 včetně železničního spodku.)

Dle telefonické domluvy předpokládáme náhradní předávací místo v ŽST Starý Plzenec viz. obr.



Dovoluji si Vás požádat o sdělení, zda souhlasíte s výše uvedeným omezením provozu na Vaší vlečce a o vyčíslení předpokládaných nákladů, které Vám vzniknou změnou místa pro přečerpání cementu v souhrnné délce 28 dní. Dále si Vás dovoluji požádat o sdělení, zda s ohledem na návrh náhradní místa pro přečerpání cementu a projektem pokryté více náklady, které s tím budou spojené by nebylo možné délky výluky upravit na 35 dní v roce 2020 a 14 dní v roce 2021.

V dokumentaci bude uvedeno, že o výluce budete informováni min. 3 měsíce předem.

V příloze posílám omezující schémata stavebních postupů.

Děkuji Vám za odpověď a v případě potřeby mne prosím kontaktujte.

Přeji hezký den.

--

S pozdravem

Ing. Pohořelý Lukáš
samostatný projektant
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: 267 094 166
mobil: 605 229 076
lukas.pohorely@sudop.cz

Obsah výše uvedené zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter. Společnost SUDOP PRAHA a.s. tímto výslovně stanoví, a to bez ohledu na obsah výše uvedené zprávy, že tato zpráva není závazným právním jednáním vedoucím k vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností SUDOP PRAHA a.s., a ani potvrzením přijetí nabídky z její strany. Obsahu této zprávy nelze rovněž přisuzovat závaznost jakéhokoli právního jednání pro společnost SUDOP PRAHA a.s., ze kterého by bylo možné usuzovat na právní jednání ve smyslu ustanovení § 1728 a § 1729 zák. č. 89/2012Sb., občanský zákoník v platném znění. Předchozí věta neplatí jen v případech předsedy a místopředsedů představenstva za podmínky, že výslovně v obsahu zprávy uvedou, že se jedná o zavazující charakter obsahu této zprávy. Pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba. SUDOP PRAHA a.s. a jeho zaměstnanci se řídí Etickým kodexem, dle kterého jsou povinni jednat a přijmout taková opatření, aby nevzniklo jakékoliv důvodné podezření či nedošlo k samotnému spáchání trestného činu (včetně formy účastenství), a to nejen dle zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ale současně i dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Etický kodex SUDOP PRAHA a.s. je uveřejněn na adrese: http://www.sudop.cz/uploads/files/1061_eticky-kodex.pdf.

Email secured by Check Point

NÁZEV AKCE:	“Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy-Koterov” – dopravní opatření a dopravní trasy
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Jednání
DATUM:	8. dubna 2019
MÍSTO:	Krajský úřad Plzeňského kraje, Škroupova 18, Plzeň
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Adriana Klöcová, Ing. Lukáš Pohořelý

Předmětem jednání byl návrh dopravního opatření a dopravní trasy na akci „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy-Koterov“, který byl účastníkům jednání v předstihu zaslán, a v papírové podobě byly k dispozici během jednání.

Dopravní opatření

V diskusi nad předloženým DO bylo dohodnuto následující:

01 Uzavírka silnice směr Koterov pod SO 96-38-01: Stávající železniční most, který se nachází nad silnicí směr Koterov je nevyhovující a tím dojde k jeho zbourání a postavení nového železničního mostu. Během výstavby bude komunikace pod mostem uzavřena a to: během snášení stávající nosné konstrukce – 1 noc, osazení mostního provizoria – 1 noc, snesení mostního provizoria – 1 noc, osazení nosníků – 2 x 1 den, při montáži bednění pro každou kolej – 2 x 1 den, betonování pod každou kolejí – 2 x 1 den, při zatěžovací zkoušce – 2 x 1 den. Souhrnně za celou výstavbu to bude 11 dní. A pak v průběhu výstavby bude v délce cca 2 x 90 dní zaveden obousměrný provoz jedním jízdním pruhem. Projektantem navržená objízdná trasa během úplných uzavírek přes Starý Plzenec byla na jednání odsouhlasena. Projektant ve výkresu pouze omezí značky IS 11c. Uzavírka bude platit i pro autobusové linky č. 22 a 51, pro které bude platit rovněž objízdná trasa přes Starý Plzenec.

02 Uzavírka části silnice I/20 (ul. U Seřadiště) pod SO 94-38-01: U křižovatky silnice I/20 (ul. U Seřadiště) a ulice K Dráze vznikne nová lávky pro pěší. Během výstavby bude zcela vyloučen silniční provoz a to: během osazování nosné konstrukce – 1 den a napínání nosných lan - 2 dny. Během úplné uzavírky na 2 dny bude objízdná trasa vedena ulicí K Dráze, ulicí Nepomucká a ulicí Barvínková. Při úplné uzavírce na 1 den, kdy se bude osazovat nosná konstrukce bude objízdná trasa vedena ulicí Jasmínová, ulicí Nepomucká a ulicí Barvínková. Dále během výstavby bude omezen provoz v křižovatce ulic U Seřadiště (silnice I/20) a K Dráze. V ulici U Seřadiště (silnice I/20) ve směru do centra na jeden jízdní pruh. Uzavřený jízdní pruh bude sloužit pro odstavení vozidel stavby, umístění provizorních podpěr nosných konstrukcí a technologické potřeby stavby. Dále ulice K Dráze bude pouze jednosměrná a to od silnice I/20. Na rozkreslení těchto opatření se pracuje a budou zaslány v nejbližší době.

03 Uzavírka části ulice Velenická při SO 93-38-61: Při výstavbě tunelového objektu bude uzavřena část ulice Velenická. Uzavření ulice bude během celé výstavby objektu. Projektantem navržena objízdná trasa přes ulici Cukrářská, ulici Baráková a ulici Pivovarská byla na jednání odsouhlasena. Projektant ve výkresu vypustí značky IS 11c.

04 Uzavírka chodníku pod SO 93-38-01: Projektant na jednání předložil, že během celé výstavby železničního mostu bude chodník pro peších pod mostem uzavřen. Přítomní z touhle variantou nesouhlasili a tak se domluvilo, že projektant DO prověří zda je možné úplnou uzavírku pro peších zkrátit co možná na nejkratší dobu. Projektant železničního mostu požaduje úplné uzavření v rozsahu: demolice stávajících dvou oblouků – cca 9 dní, osazení nosníků pro NK 1 – 1 den, demolice třetího oblouku – cca 7 dní, osazení nosníku pro NK 2 – 1 den. Při osazování nosníků může být provoz v případě potřeby operativně regulován, tzn. uzavírka nebude nutná celý den, ale pouze v momentech kdy budou přímo osazovány nosníky. Při těchto uzavírkách budou pěší vedeni přes most v ulici Sušická. Dále projektant



chodníku na výstavbu potřebuje – 14 dní. Nový chodník pro pěších se bude budovat až po výstavbě nového železničního mostu a v době kdy bude nutná uzavírka chodníky pod mostem bude v provozu nová lávky pro pěších nad železniční tratí, která se nachází mezi zmiňovaným podchodem a mostem v ulici Sušická. Na rozkreslení těchto opatření se pracuje a budou zaslány v nejbližší době.

Dopravní trasy

BODY ZÁZNAMU

V souladu se závěry z porady jsou v upravené podobě přílohou tohoto záznamu z jednání.

01 Dopravní trasy z/do kamenolomu Litice u Plzně: Rozhodující objemy hmot zejména ze stavebního objektu železničního svršku a spodku budou přepraveny po železnici z nákladkové stanice Dobřany. Zbýlá část objemu bude přepravena po silnici z kamenolomu Litice u Plzně a z Pňovan. Dopravní trasa z kamenolomu Litice u Plzně byla dle závěru z porady přeměřována na D5 a I/20.

02 Dopravní trasy z/do kamenolomu Litice u Plzně: Bez připomínek, více bod 05 záznamu.

03 Vjezdy/výjezdy ze stavby: Účastníci jednání požadují zpracovat DO pro každý výjezd/vjezd na stavbu. Projektant potvrdil zpracování, nicméně uvedl, že poloha výjezdů/vjezdů je ovlivněna mimo jiné i technologií výstavby a konkrétním návrhem ploch zařízení staveniště, jež jsou věcí zhotovitele. Případné změny oproti projektu zhotovitel projedná s příslušnými orgány statní správy. Zpracované vjezdy/výjezdy budou zaslány v nejbližší době.

04 Frekvence vozidel: Projektant uvedl, že předpokládaná nejvyšší frekvence TNV bude v místě realizace tunelového objektu během realizace výkopových prací, a to v místě výjezdu/vjezdu vozidel stavby do ul. Sušická a Velenická v následujícím rozsahu:

Směr → Velenická/Sušická → Lobežská → U Prazdroje → Tyršova → Plaská → směr skládka v Kaznějově

Výkopy 36915 / 2 = 18457m³ → směr skládka → 7 týdnů

Frekvence vozidel v jednom směru

TNV Tatra 4x4

119 TNV/den nebo 15 TNV/h

TNV Tatra 6x6

75 TNV/den nebo 10 TNV/h

TNV Tatra 8x8

63 TNV/den nebo 8 TNV/h

TNV jízdní souprava

32 TNV/den nebo 4 TNV/h

05 HMG stavby: Projektant pošle předpokládaný HMG stavby účastníkům jednání.

06 Rozsah úprav stávajících komunikací: Před stavbou bude proveden pasport stávajícího stavu a opraveny výtluky v ul. Sušická, Libušínská, Částkova, Jasmínová a Lobežská v rozsahu využití komunikací stavbou. Po dokončení stavby bude rekonstruována obrusná vrstva výše uvedených komunikací v rozsahu daném poškozením vozidly stavby.

07 Rekonstrukce mostu v ul. Sládkova: Rekonstrukce mostu bude upravena tak, aby kromě nutných uzavírek chodníku pod mostem (snášení stávající konstrukce, výstavba ochranného rámu, betonování, zatěžovací zkouška atp.), byl zajištěn průchod pro pěší.

08 S ohledem na předpokládané dopady realizace stavby na stávající dopravní infrastrukturu, uvedl pan Ing. Lacyk potřebu koordinovat tuto stavbu s ostatními plánovanými investičními akcemi, zejména se jedná o plánovanou rekonstrukci ul. Lobežské.



Zaznamenala: Ing. Adriana Klřocová, Ing. Lukáš Pohořelý

Přilohy:

- Prezenční listina
- Situace dopravního opatření
- Frekvence TNV
- HMG stavby
- Mapa dopravních tras
- Trasy ke skládkám



