



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt stavby DSP+PDPS „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je spolufinancovaná EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).  
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


Paré:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	12.12.2024	Aktualizace HMG stavby na požadavek investora	Ing. Petr Mahdal
000	31.10.2024	Čistopis PDPS po připomínkách	Ing. Petr Mahdal

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8		

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>Společnost „SP + SEU Plzeň - Stod_DSP, PDPS“, správce SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Zhotovitel části / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	Ing. Petr Mahdal	<b>Specialista:</b>	Ing. Lukáš Pohořelý

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA</b>			<b>Označení (S-kód):</b>	<b>S631500859</b>
				<b>Zakázka:</b>	<b>21-001.201</b>
<b>Název části:</b>	Souhrnná technická zpráva			<b>Označení části:</b>	<b>B.8</b>
<b>Název objektu:</b>	<b>Zásady organizace výstavby</b>			<b>Číslo objektu / komplexu:</b>	
<b>Název přílohy:</b>	Technická zpráva			<b>Číslo přílohy:</b>	
<b>Název dílčí části přílohy:</b>				<b>1 . 001</b>	
<b>Odpovědný projektant:</b>	<b>Zpracovatel přílohy:</b>	<b>Měřítko:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>		
Ing. Lukáš Pohořelý	Ing. Lukáš Pohořelý	Formáty: xA4	PDPS		
<b>Kraj:</b>	<b>Katastrální území:</b>	<b>TUDU:</b>	<b>Smluvní datum zpracování:</b>		
Plzeňský	viz textová část	viz textová část	28.02.2025		
<b>S-kód:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>	<b>Část:</b>	<b>Objekt:</b>	<b>Podobjekt:</b>	<b>Příloha:</b>
S 6 3 1 5 0 0 8 5 9	P D P S	B 8 X X X	X X X X X X X X	X	1 0 0 1



## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1.001 Technická zpráva**

**„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba,  
nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“**

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	6
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ .....	6
1.1.1.	Název stavby.....	6
1.1.2.	Místo stavby .....	6
2	ÚČEL A ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....	8
2.1	ÚČEL DOKUMENTACE .....	8
2.2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....	8
2.3	POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY .....	8
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....	10
3.1	POPIS SOUČASNÉHO STAVU .....	10
3.2	POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ .....	10
3.3	POPIS STAVENIŠTĚ .....	10
3.4	ROZHODUJÍCÍ SOUVISEJÍCÍ STAVBY .....	10
4	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	12
4.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU .....	12
4.1.1.	Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby.....	13
4.1.2.	Diagnostika a oprava stávajících komunikací.....	13
4.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	14
4.1.1.	Voda .....	14
4.1.2.	Elektrická energie.....	14
4.1.3.	Kanalizace.....	15
4.2	TELEFON .....	15
4.3	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS .....	16
4.3.1.	Zajištění přístupů na staveniště pro potřeby IZS .....	16
4.3.2.	Pohonné hmoty.....	16
5	PŘÍSTUP NA STAVBU PO DOBU VÝSTAVBY, POPŘÍPADĚ PŘÍSTUPOVÉ TRASY, DOPRAVNÍ TRASY PRO PŘESUN ROZHODUJÍCÍCH DODÁVEK MATERIÁLŮ, ZÁSADY VNITROSTAVENIŠTNÍ DOPRAVY....	16
5.1.1.	Lokalita Plzeň-Nová Hospoda .....	17
5.2	ÚROVŇOVÁ STAVENIŠTNÍ KŘÍŽENÍ S DRÁHOU .....	17
5.2.1.	Nadrozměrná přeprava: .....	17
6	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN .....	17
6.1	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ .....	17
6.2	POŽADAVKY NA ASANACE .....	18
6.3	POŽADAVKY DEMOLICE .....	18
6.4	POŽADAVKY NA KÁCENÍ DŘEVIN. ....	19
7	MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ A ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....	19
7.1	ÚVOD.....	19
7.2	DOČASNÉ ZÁBORY .....	19
7.3	TRVALÉ ZÁBORY .....	19
7.4	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....	20
7.4.1.	Zajištění staveniště.....	20
7.4.2.	Oplocení staveniště .....	21
7.4.3.	Ochrana okolí staveniště .....	21

7.4.4.	Ostraha stavenišť .....	21
7.4.5.	Osvětlení stavenišť .....	21
7.5	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS .....	22
7.6	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE .....	22
7.6.1.	Trvalé deponie .....	22
7.6.2.	Mezideponie .....	23
7.6.3.	Postup likvidace ZS.....	23
7.6.4.	Řešení zařízení stavenišť včetně využití nových a stávajících objektů .....	23
8	POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY A ÚPRAVY/NÁHRADY STÁVAJÍCÍCH BEZBARIÉROVÝCH TRAS, ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB 23	
9	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ. ŘEŠENÍ KONSOLIDAČNÍCH NÁSPŮ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN V ROZSAHU DLE B.8.5. ....	24
10	POŽADAVKY NA POSTUP A ZPŮSOB PŘÍPRAVY A REALIZACE VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY, POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU (UŽÍVÁNÍ) .....	24
10.1	TERMÍN PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ .....	24
10.2	NAVRH ROZHODUJÍCÍCH TERMÍNŮ REALIZACE A UVÁDĚNÍ DO PROVOZU .....	25
10.2.1.	Návrh časového sledu stavebních postupů .....	25
10.2.2.	Postupné uvádění stavby do provozu .....	25
10.2.3.	Rozhodující termíny výstavby.....	27
10.2.4.	Montážní a demontážní základna a deponování užitého materiálu svršku.....	28
10.2.5.	Recyklační základna.....	29
10.2.6.	Staveništní mechanizace.....	29
10.2.7.	Fond pracovní doby .....	30
10.3	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ .....	31
10.4	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU .....	31
10.4.1.	Zajištění kapacity pro návoz štěrku a štěrkodrtí .....	31
10.5	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ .....	31
11	POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH POSTUPŮ .....	33
11.1	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 08/2025 – 9/2025 .....	33
11.1.1.	Rozsah práce .....	33
11.1.2.	Délka stavebního postupu.....	33
11.1.3.	Vyloučené koleje.....	33
11.1.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	33
11.1.5.	Omezení rychlosti .....	33
11.1.6.	Zabezpečovací zařízení .....	33
11.1.7.	Jízdy vlaků .....	34
11.1.8.	Výluková propustnost .....	34
11.1.9.	Dopravní opatření.....	34
11.2	STAVEBNÍ POSTUP Č.1 10/2025 – 7/2026 .....	34
11.2.1.	Rozsah práce .....	34
11.2.2.	Délka stavebního postupu.....	35
11.2.3.	Vyloučené koleje.....	35
11.2.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	36
11.2.5.	Omezení rychlosti .....	36
11.2.6.	Zabezpečovací zařízení .....	36
11.2.7.	Jízdy vlaků .....	36
11.2.8.	Výluková propustnost .....	36

11.2.9.	Dopravní opatření.....	36
11.3	STAVEBNÍ POSTUP č.2 07/2026 – 1/2027 .....	36
11.3.1.	Rozsah práce .....	36
11.3.2.	Délka stavebního postupu.....	37
11.3.3.	Vyloučené koleje.....	37
11.3.4.	Vypnutí trakčního vedení .....	38
11.3.5.	Omezení rychlosti .....	38
11.3.6.	Zabezpečovací zařízení .....	38
11.3.7.	Jízdy vlaků .....	38
11.3.8.	Výluková propustnost .....	39
11.3.9.	Dopravní opatření.....	39
11.4	DOKONČOVACÍ PRÁCE PO 01/2027 – 07/2027. ....	39
11.5	EOV PO DOBU STAVBY .....	39
11.6	INFORMAČNÍ SYSTÉM PO DOBU STAVBY .....	39
12	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ.....	39
13	POPIS NAVRŽENÝCH PROVIZORNÍCH STAVŮ (PROPOJENÍ, NÁSTUPIŠTĚ, ODBOČKY, ORIENTAČNÍ SYSTÉM ATP.) .....	40
14	POPIS PODMÍNEK A POŽADAVKŮ ZE STANOVISEK VLEČKAŘŮ K NAVRŽENÉMU OMEZENÍ ....	40
15	POPIS OBJÍZDNÝCH TRAS PRO AUTOMOBILY, VEŘEJNOU DOPRAVU, CYKLISTY A PĚŠÍ, PRŮCHODY STAVENIŠTĚM V JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH ETAPÁCH (DIO).....	41
15.1	OMEZENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY VE STAVEBNÍM POSTUPU č.1. ....	41
15.2	OMEZENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY VE STAVEBNÍM POSTUPU č.2. ....	41
15.3	PROVOZ PĚŠÍCH A CYKLISTŮ.....	41
16	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ PRO REALIZACI STAVBY .....	41
17	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	42
17.1	ŽELEZNICE .....	42
17.2	SILNICE.....	42
17.2.1.	Navržené omezení silničního provozu.....	42
18	MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE. ....	42
19	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ.....	44
19.1	OCHRANA PROTI HLUKU .....	45
19.1	OCHRANA PROTI ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ PRACHEM A VÝFUKOVÝMI PLYNY .....	46
19.2	OCHRANA PROTI ZNEČIŠTĚNÍ KOMUNIKACÍ.....	46
19.3	OCHRANA PROTI ZNEČIŠŤOVÁNÍ PODZEMNÍCH A POVRCHOVÝCH VOD A KANALIZACÍ .....	47
19.4	PODMÍNKY ODSTAVENÍ STAVENIŠTNÍ MECHANIZACE.....	47
19.5	OCHRANA VEGETACE A ŽIVÝCH ORGANISMŮ.....	47
19.6	ARCHEOLOGICKÝ PRŮZKUM.....	49
19.7	INTENZITA PROVOZU STAVENIŠTNÍ DOPRAVY .....	49
19.7.1.	Frekvence dopravy v čase .....	49
19.7.2.	Frekvence dopravy směrem na skládky a k zemníkům.....	49
20	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY – VČETNĚ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN. ....	49
20.1	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ POZEMKY .....	49
20.2	OSTATNÍ OPATŘENÍ .....	50

21	STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – PROVÁDĚNÍ STAVBY ZA PROVOZU, OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ ATP.....	51
22	ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTI .....	51
23	ODVODNĚNÍ STAVENÍŠTĚ .....	54
	23.1.1. Odvodnění staveniště .....	54
	23.1.2. Odvodnění zařízení staveniště.....	55
24	POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ. ....	55
25	ŘEŠENÍ SOCIÁLNÍCH A SANITÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ .....	55
26	ZAŘÍZENÍ STAVENÍŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU .....	55
27	STAVENÍŠTNÍ PŘEJEZDY A ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ .....	56
28	ZÁVĚR .....	56

# 1 Identifikační údaje stavby

## 1.1 Údaje o stavbě

### 1.1.1. Název stavby

Název stavby:	Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) - 1. etapa
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, novostavba železniční trati, veřejně prospěšná stavba
Číslo ISPROFOND:	532 352 0021
Číslo SoD objednatele:	E618-S-255/2021/PAL
Číslo SoD zhotovitele:	21-001.201

### 1.1.2. Místo stavby

Místo stavby:	Železniční trať 0712A Plzeň – Česká Kubice st. hranice
Trať dle Prohlášení o dráze 2022 <sup>1</sup>	Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN (dle KJŘ 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald) trať je součástí dráhy celostátní i transevropské dopr. sítě TEN-T
Kraj:	Plzeňský
Obec / Městská část:	Plzeň
Katastrální území:	Skvrňany, Plzeň
Pověřené městské úřady:	Plzeň
Obce s rozšířenou působností:	Plzeň
Začátek stavby:	km 107,500 – navázání na stavbu Uzel Plzeň, 3. stavba
Konec stavby:	km 108,715 868 (stávající staničení km 114,767 174) - napojení na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“ a km 1,500 novostavby trati směrem na Stod (odtud bude pokračovat 2. etapa této stavby)

Uvedený záměr „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) - 1. etapa“, který má charakter liniové železniční stavby - novostavby železniční trati, je stavbou dráhy a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o

---

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2023, účinné od 1. 12. 2022



soubor staveb. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu dle zákona č. 416/2009 Sb. Liniový zákon.

Stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně) – 1. etapa “ se nachází v městské zástavbě a vytváří zárodek nové stopy vedení dráhy mimo zastavěnou oblast Nové Hospody v Plzni. Ta je vedena na novém tělese dráhy na náspech, v zářezích nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je vyčleněn koridor pro vedení železniční trati.

1. etapa stavby se nachází na území města Plzeň a obce Vejprnice. Rozhodující stavební činnost bude probíhat částečně na pozemcích dráhy, převážně na pozemcích cizích vlastníků, které leží v katastrálním území:

- |             |                               |
|-------------|-------------------------------|
| ▪ Skvrňany  | kód katastrální území: 722596 |
| ▪ Plzeň     | kód katastrální území: 721981 |
| ▪ Vejprnice | kód katastrální území: 777552 |

Rozhodným úřadem pro vydání stavebního povolení je Drážní úřad.

Z důvodu minimalizace výluk na rameni Plzeň – Domažlice bylo investorem rozhodnuto, o rozdělení stavby do etap, kdy 1.etapa bude realizována současně s 2. stavbou Plzeň – Domažlice za vyloučení provozu mezi Plzní Jižním Předměstím a Nýřany.

## 2 Účel a členění dokumentace

### 2.1 Účel 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 Správy železnic a ČD a.s. a účastníky výstavby z oblastí silničního hospodářství, městských a obecních úřadů vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního a silničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu a jsou i přílohou této TZ.

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

Dokumentace je zpracována ve stupni PDPS.

### 2.2 Členění dokumentace

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.           Bilance zemních hmot

### 2.3 Použité zkratky a symboly

- ZS     zařízení staveniště
- EOV   el. ohřev výměn
- TÚ     traťový úsek
- SZZ   staniční zabezpečovací zařízení
- TZZ   traťové zab. zařízení
- PZZ   přejezdové zabezpečovací zařízení
- EMZ.   elektromagnetický zámek
- EMZZ   elektromechanické zab. zařízení

PN	přivolávací návěst
TB	technologická budova
ETB	poloel. stavědlo s vnitřním zařízením s částí počítačovou i reléovou
KO	kolejový obvod
VZJ	velkoplošné zobrazení
SK	staniční kolej
TK	traťová kolej
ÚO	úsekový odpojovač
NP	neutrální pole
ETCS	European Train Control System
GSMR	Global System for Mobile Communications – Railway

## **3 Základní údaje o stavbě**

### **3.1 Popis současného stavu**

Stavba se nachází v Plzeňském kraji, v okrese Plzeň-Domažlice, lokalita Plzeň-Nová Hospoda. Ve stávajícím stavu se jedná jednokolejnou, neelektrifikovanou trať se dvěma silničními podjezdy v místě stavby.

### **3.2 Popis navrhovaného řešení**

Stavba navazuje v lokalitě Nová Hospoda na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba“, kde se odpojuje další stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba“, která je vedena ve stávající stopě přes obce Vejprnice a Nýřany a znovu se na novou trať napojuje v zastávce Zbůch v obvodu žst. Chotěšov. V novém stavu bude úsek Plzeň – Nýřany nadále jednokolejný, nově elektrifikovaný a zabezpečený systémem ETCS.

Cílem této stavby je využití zastaveného provozu v úseku Plzeň – Nýřany v rámci související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“ a v této výluce realizovat novou odbočku Plzeň-Nová Hospoda.

Stavba se napojuje na stávající stav dokončené stavby „Uzel Plzeň, 3. stavba“ v místě stávající vlečky společnosti IT Bohemia s přesahem prací na trakčním vedení až do stanice ŽST Plzeň-Jižní Předměstí, a dále se napojuje na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 1.stavba, nová trať Plzeň(mimo) -Nýřany – Stod(včetně)“ v km cca 108,600. Součástí stavby je rekonstrukce stávající tratě v délce cca 1,2km včetně umělých staveb a výstavba zárodku nového dvoukolejného drážního tělesa jižně od stávající tratě. Součástí stavby jsou i nové dva prefabrikované mostní objekty nad stávající místní komunikací ul. Prostřední a nad spojnici ulic Regensburská a Vejprnická. Součástí stavby je i nová technologická budova, rekonstrukce dotčených pozemních komunikací, nové opěrné a zárubní zdi a přeložky inženýrských sítí, nová kabelizace a sdělovací a zabezpečovací zařízení.

### **3.3 Popis staveniště**

Obvod staveniště bude během realizace stavby pokrývat celou oblast technického řešení, jež je vymezeno výstavbou nových stavebních objektů a provozních souborů, včetně přístupových cest a ploch zařízení staveniště.

Staveniště liniové stavby prochází intravilánem města Plzeň, většina pozemků tvoří lesy, louky a zahrádkářské kolonie.

Obvod staveniště je vyznačen v koordinační situaci stavby zelenou čerchovanou čarou.

Lokalita stavby je přístupná ze silnice II/203 Vejprnická a I/26 Domažlická, na které pak navazují místní komunikace.

### **3.4 Rozhodující související stavby**

Předpokládané související stavby a jejich termíny výstavby.

- „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“, se kterou stavba sdílí rozhodující kolejovou výluku v roce 2025 a současně výluku pro zkoušení a zavedení systému GSM.R a ETCS v délce 2 měsíců po skončení výluk kolejových (stavební profese).

<i>Předpokládaný termín zahájení realizace stavby/předání staveniště</i>	<i>18.8.2025.</i>
<i>Zahájení dlouhodobé výluky v úseku Plzeň – Nýřany</i>	<i>18.7.2026</i>
<i>Ukončení dlouhodobé výluky v úseku Plzeň – Nýřany</i>	<i>15.1.2027</i>

Viz záznam z jednání příloha č.4 TZ.

- Výstavba nové TNS ve Skvrňanech, která měla být kompletně dokončena před uvedením do provozu tratového úseku Plzeň – Nýřany a tento úsek napájet. Samotná TNS bude napájena ze stávající rozvodny, která je v areálu Škoda (napájení 110kV) a její napojení je možné během 14denní odstávky provozu areálu Škoda. Rovněž musí být dokončena přípojky pro vlastní potřebu TNS (sloužící k zajištění vlastního provozu TNS při výluce hlavního napájení ze 110kV).

S ohledem na termín zpracování projektu stavby a časové posloupnosti na přípravu a realizaci nové TNS min. 3 roky, nebude pravděpodobně možné po dokončení staveb „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ a „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ uvést novou TNS do provozu. Na výrobní poradě dne 22.11.2023 bylo dohodnuto, že **úsek bude uveden do zkušebního provozu pouze pro vozidla nezávislé trakce**. Do doby uvedení do provozu nové TNS Skvrňany, budou nové technologie a TV napájeny z TNS v Doudlevcích. Předpoklad dokončení nové TNS Skvrňany k termínu 2.8.2028 je cca 18 měsíců po zavedení zkušebního provozu v nezávislé trakci.

- Rekonstrukce okružní křižovatky u Makra (Folmavská/Regensburská/Domažlická), stavba ŘSD v termínu v 06-08/25 (resp. 07-09/2025) s výrazným omezením provozu přes okružní křižovatky s uzavírkami jednotlivých paprsků, v první polovině 2025 realizace přeložek inženýrských sítí s omezením dopravy bez uzavírek paprsků okružní křižovatky. V souvislosti s touto stavbou bylo svoláno jednání viz příloha č. 3 TZ, kde bylo dohodnuto, že z důvodu minimalizace dopravních omezení bude v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ upraveno technické řešení mostu v ulici Prostřední. Původní zcela zastavený provoz po celou dobu výstavby, byl nahrazen zastaveným provozem z důvodu demolice stávající nosné konstrukce s následným obousměrným provozem jedním jízdním pruhem. Posunem termínu drážní výluky „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“ pominula kolize výstavby okružní křižovatky s drážní stavbou. V případě, že zůstane zachován sled těchto staveb, nebude pravděpodobně nutné most v ul. Prostřední realizovat za silničního provozu pod mostem.
- Musí být dokončena přeložka ČEZu k 06/2026, která napájí novou technologickou budovu.

## 4 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

### 4.1 Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (návoz nového štěrku a štěrkodrtě, kolejová pole/kolejnice/pražce, stožáry TV). Pro tyto účely bude využívána plocha ZS... v lokalitě ŽST Plzeň, lokalita Lobzy.

Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky:
  - které nejsou napojeny na železniční síť a není navrženo přeložení na silniční nákladní auta,
  - kde se s ohledem na množství materiálu nevyplatí využití železniční přepravy s přeložením silnice/železnice v místě nakládky i vykládky.

Jedná se zejména o odvoz šrotu, smýcených dřeviny, nebezpečného odpadu (azbest, akumulátory, odpad z recyklace ŠL, suť atp.), část materiálu z výkopu jednotlivých SO (mosty, propustky, pozemní objekty).

- Silniční nákladní dopravou bude navážen nový materiál, jedná se zejména o:
  - betonové a asfaltové směsi,
  - stavební materiál pro výstavbu mostních a pozemních staveb (ocelové konstrukční prvky, výztuž, zdící prvky atp.),
  - staveništní prefabrikáty,

Dále budou po silnici přepravovány staveništní buňky, energetická zařízení pro účely stavby (agregáty a elektrocentrály, kompresory), nářadí a mobilní buňky hygienického zázemí atp..

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. Vozidla možné odstavovat kdekoli v obvodu stavby při dodržení podmínek uvedených v kapitole 20 a části dokumentace B.03. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

Přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů a vytipovaných kamenolomů je pouze informativního charakteru a není pro zhotovitele stavby závazný. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení pro nakládání s odpady a kamenolomy sám, včetně prověření jejich kapacit a promítnout tuto skutečnost do nabídky.

#### 4.1.1. Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby

Na tomto místě je třeba upozornit, že místní komunikace a komunikace 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 a v předstihu před zahájením přeprav oprav stávající výtluky na projednaných trasách, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky a popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost.

Komunikace lze rozdělit do čtyř kategorií.

Silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a krajů. Tyto komunikace by sice měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou, ale v řadě případů jsou k úpravám před i po stavbě zařazeny vč. investičních nákladů.

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

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

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest zpevňované pro potřeby stavby budou po dohodě investora s vlastníky pozemků ponechány.

##### **Komunikace využívané v místě stavby:**

<b>Dálnice:</b>	D5
<b>I. třídy:</b>	I/26
<b>II. třídy:</b>	II/203, II/605

##### **Místní komunikace:**

Plzeň – Nová hospoda – ul. Dopravní, ul. Prostřední.

Ostatní místní komunikace bez označení vyznačené v situaci, zejména pak spojnice Vejprnická/Regensburská.

Hlavní zátěž bude probíhat po silnici II/261 s napojením na dálnici a silnice I. tříd. Místní komunikace budou využívány pouze za účelem přístupu na konkrétní staveniště, nebudou sloužit jako sběrné komunikace.

#### 4.1.2. Diagnostika a oprava stávajících komunikací

V rámci projektu stavby jsou vyčleněny finance na nutné opravy a zesílení vozovek před a po stavbě, dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací, případně dle předpokladu projektanta. Posloupnost během realizace:

- 1) Provedení diagnostiky, pasportizace a fotodokumentace dopravních tras, zajistí zhotovitel stavby těsně před zahájením stavby.
- 2) Dle bodu 1) úprava dopravních tras formou zpevnění krajnic (jednostranně/oboustranně), případně rekonstrukce vozovky v celém profilu. V některých případech může dojít k úpravě stávajících propustků.
- 3) Po dokončení stavební činnosti provedení diagnostiky vozovky.



- 4) Vyhodnocení diagnostiky po stavbě a provedení příslušných oprav se sjednocujícím finálním povrchem.

Podrobně je problematika řešena v SO 2-30-24.1 - Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě).

### **Popis staveništních komunikací**

Staveništní komunikace jsou v situaci vyznačeny přerušovanou čarou, jejich návrh, průběžné opravy a demolicie jsou věcí dodávky zhotovitele stavby a musí být součástí soutěžní nabídky.

Celková délka staveništních komunikací určená ke zpevnění 1100m

### **Úpravy na stávajících komunikacích před a po stavbě**

- U místní komunikací je předpoklad, že bude nutné provést zpevnění krajnic, na konci stavby bude v potřebného rozsahu provést oprava obrusné vrstvy komunikace. Během prací není navržena uzavírka ale omezení provozu na jeden jízdní pruh bez potřeby objízdných tras. Předpokládaná doba omezení 14 dní na začátku stavby a konci stavby.

Celková délka úprav stáv. komunikací v rozsahu zpevnění krajnic a následně obnovy obrusné vrstvy 1500m

Je povinností zhotovitele v rámci soutěže výše uvedené upravit dle svých zkušeností a navržené technologie a promítnout do nákladů soutěžní nabídky.

Zajištění staveniště zřídí a navrhne zhotovitele stavby dle svých potřeb v rámci své dodávky.

## **4.1 Napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu**

### **4.1.1.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 a napojení musí být opatřeno vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

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

Konkrétní řešení a projednání je věcí zhotovitele stavby.

### **4.1.2.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.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360V.

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

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

Pro rozhodující plochy ZS (stavební dvory a betonárny) byla prověřena dostupnost připojení na nejbližší vedení VN a záborově podchyceno.

### **4.1.3. Kanalizace**

#### **4.1.3.1 Kanalizace splašková**

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

#### **4.1.3.2 Kanalizace dešťová**

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších opatření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V místě zářezových partií bude odtěžení přednostně realizováno tak, aby byl zajištěn gravitační odtok srážkové případně vody, v případě že tento způsob realizace nebude možný, například z důvodu nutnosti realizace přeložky inženýrské sítě ještě před vybudováním zářezu, je nutné počítat s čerpáním vody z výkopu v místě nejnižšího bodu výkopu.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

## **4.2 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.

## **4.3 Ostatní zabezpečení ZS**

### **4.3.1. Zajištění přístupů na staveniště pro potřeby IZS**

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Pro oblast stravování a ubytování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, nabízí se stávající zařízení v přilehlých obcích.

### **4.3.2. Pohonné hmoty**

Standardní vozidla stavby, která mohou na veřejně přístupné komunikace (dodávky, osobní auta, nákladní auta, autojeřáby) mohou využívat stávající čerpací stanice v blízkosti stavby. Staveništní mechanismy, které nesmí na veřejné komunikace (grejdry, bagry, dozery, pilotovací soupravy atp.) budou zásobovány z cisteren, které budou na stavbu dojíždět a budou vybaveny výdejní pistolí. Zásobování bude probíhat kontinuálně v celé trase dle potřeb stavby. Předpokládá se využití dvounápravových autocisteren o kapacitě 12m<sup>3</sup>. Lokálně pro potřeby stavby budou využity nádrže PHM bývají převážně dvouplášťové, kdy vnější plášť plní funkci havarijní jímky a je schopen pojmout 110% objemu nádrže, bývají osazené průtokoměrem, filtrem pro odlučování vody a nečistot.

## **5 Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy**

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. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce komunikace bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou opravou výtuk. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí.

Přístupy pro stavební techniku budou realizovány zřízením většinou zemních ramp, případná vodoteč (byť občasná) bude překonána dostatečně kapacitním propustkem z únosného potrubí. Zřízení těchto přístupů je věcí posouzení, nacenění a dodávky zhotovitele stavby.

Staveništní komunikace budou zřizovány bez prodlení po zahájení stavby, a to včetně nutného kácení a skrývek ornice. Včasné vybudování staveništních komunikací nejen umožní zahájení výstavby SO bez zbytečného prodlení, ale rovněž sníží dopravní zátěž na veřejných komunikacích.

### 5.1.1. Lokalita Plzeň-Nová Hospoda

Úsek stavby se nachází v intravilánu, staveniště je přístupné z okolní silniční sítě včetně mostních objektů. Sběrnou komunikací pro vozidla stavby je silnice II/203 (Vejprnická) a I/26. Stavbou budou dále dotčeny úseky místních komunikací, jejichž rekonstrukce je součástí této stavby, jedná se o MK Prostřední a spojnicí Regensburské a Vejprnické.

Během výstavby bude nutné zrušit dopravní omezení v ul. Prostřední, kde je od křižovatky s Vejprnickou ulicí omezení pro vozidla nad 3,5t.

## 5.2 Úrovňová staveništní křížení s dráhou

Nejsou navržena.

### 5.2.1. 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 železniční dopravy bude překročena ložná míra během přepravy středních dílů výhybek, u silniční dopravy se bude jednat o mostní klenbové a rámové prefabrikáty.

## 6 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

### 6.1 Ochrana okolí staveniště

- a) Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi je nutno před zahájením stavebních prací vytyčit.
- b) Organizace provádějící zemní práce musí být upozorněna na možnou polohovou odchylku uloženého vedení a zařízení od výkresové dokumentace.
- c) Stávající inženýrské sítě je nutno předepsaným způsobem chránit před poškozením.
- d) Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby zachovány, ochráněny a trvale přístupné.
- e) Na stávajících inženýrských sítích nesmí být budovány pozemní objekty ZS, ukládán žádný materiál ani odstavována vozidla a staveništní mechanismy.
- f) Do ochranných pásem stávajících, resp. navrhovaných inženýrských sítí nesmí být bez souhlasu vlastníka/správce sítě umísťovány objekty ZS, konstrukce, maringotky, skládky stavebního a jiného materiálu, sklady a čerpací stanice PHM a hořlavin.

- g) Provádění výkopových prací v ochranném pásmu podzemního vedení elektrizační soustavy a veřejného osvětlení, plynárenských zařízení, vodovodních řadů, rozvodného tepelného zařízení provádět ručně, bez použití mechanizace. Tento požadavek platí i pro místa křížení s vedením.
- h) Při provádění stavby budou dodrženy Všeobecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v ochranném pásmu dráhy.
- i) Stavbou nebudou nepříznivě ovlivněny stávající objekty a inženýrské sítě.
- j) Práce je nutno provádět tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti dráhy a drážní dopravy a aby nebyla narušena plynulost žel. provozu.
- k) Výstavbou nebudou nepříznivě ovlivněny drážní objekty ani zařízení v majetku SŽ, s. o..
- l) Navrhovanou stavbou nebude ztížena údržba a přístup ke dráze.
- m) Na stavbě nebudou navržena světla ani barevné plochy, které by mohly ohrozit provoz.
- n) Realizace stavebních prací musí respektovat „minimální hranici přiblížení stavby“ k trakčnímu vedení dle ČSN 34 1530.
- o) Předpokládá se oplocení pouze ploch hlavních stavebních dvorů, zařízení stavenišť mostů a nadjezdů, bude použito systémové průhledné oplocení výšky 2,0 m provedené na pevných a mobilních stojkách.
- p) V místech kontaktu staveniště s provozovanou veřejnou komunikací bude staveniště vymezeno dočasným dopravním značením a v případě potřeby mobilními zábranami.

## 6.2 Požadavky na asanace

Hlavním účelem stavby není návrh opatření sloužících ke zlepšení podmínek života obyvatel měst, omezování znečištění ovzduší, vody a půdy ani zvýšení standardu bydlení. Stavba nenavrhuje hygienicko-technických opatření za účelem zajištění hygienicko-nezávadného prostředí.

## 6.3 Požadavky demolice.

Součástí stavby jsou demoliční práce na rekonstruovaných SP a PS, které jsou blíže popsány u konkrétních SO a PS. Z hlediska hlavních stavebních objektů se jedná zejména o:

- V rámci železničního svršku a spodku se jedná o demontáž kolejového roštu a jeho kategorizaci na demontážní základně, odtěžení štěrkového lože s následnou recyklací, odkopávky zemin do úrovně nové zemní pláně/dna nového odvodňovacího zařízení.
- U mostních objektů je rozsah demolice navržen dle návrhu technického řešení a pohybuje se od částečného odbourání stávající konstrukce za účelem sanace po kompletní demolici spodní stavby (základy, pilíře), horní stavby (nosná konstrukce) a mostního příslušenství
- Pozemní objekty budou demolovány postupně (vyklizení objektu, odpojení objektu od inženýrských sítí, demontáž všech zařizovacích předmětů a výplní otvorů, demontáž el. rozvodů, osvětlovacích zařízení, odstranění střešní krytiny, demontáž vnitřních dělících stěn, demolice obvodového pláště a stropních betonových konstrukcí, vybourání základů.

## 6.4 Požadavky na kácení dřevin.

Kácení dřevin a porostů je navrženo v době vegetačního klidu (říjen-březen), v prostoru trvalého záboru bude provedeno v nezbytně nutném rozsahu. Je nutné respektovat požadavky životního prostředí z hlediska ochrany flory a fauny, součástí projektu stavby je dendrologický průzkum a rozsah kácení viz část E.1.2..

V rámci stavby je navrženo kácení v místech nových stavebních objektů, z důvodu úpravy stávajících drážních svahů, v místech dočasných staveništních komunikací a ploch zařízení staveniště.

V prostoru dočasných záborů potřebných pro umožnění výstavby nebo umístění zařízení staveniště bude provedeno kácení dřevin pouze bezprostředně bránících výstavbě stavebních objektů řešené stavby.

Likvidace vykáčených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné ji pálit.

Stávající, na staveništi ponechávaná zeleň a dřeviny rostoucí v bezprostřední blízkosti staveniště budou v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích chráněny před mechanickým poškozením např. bedněním kmene stromů, oplocením vymezujícím celou kořenovou zónu stromů.

Rovněž se předpokládá obednění lokalit ponechávaných keřových porostů.

## 7 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště a zařízení staveniště, plochy zařízení staveniště

### 7.1 Úvod

Při realizaci stavby jsou nutné trvalé i dočasné zábory, přičemž do dočasných záborů patří zařízení staveniště. 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.

### 7.2 Dočasné zábory

- **Dlouhodobý zábor staveniště nad 1 rok** – jedná se o plochy, které bude stavba využívat dlouhodobě po celou dobu stavby, jedná se např. o plochu zařízení staveniště, kde sídlí vedení stavby, plochy pro dlouhodobé mezideponování výkopku, plochy staveništních komunikací atp.
- **Krátkodobý zábor staveniště do 1 roka** – jedná se o dočasný krátkodobý zábor pro realizaci konkrétní stavební činnosti (pokládka IS, výstavba mostních objektů nebo jejich částí do 1 roka, atp.)

### 7.3 Trvalé zábory

Jedná se o plochy ve vlastnictví stavebníka, kde realizací stavby dojde ke změně využití pozemků. Plocha trvalého záboru může být s ohledem na technologii výstavby využita i pro zařízení staveniště a pro staveništní dopravu.



## 7.4 Plochy zařízení staveniště

Výběr ploch ZS a způsob dopravy mechanizace je proveden pouze orientačně s ohledem na konfiguraci terénu a předpokládané potřeby dodavatele při realizaci konkrétních objektů (uložení materiálu, manipulace s materiálem, montáže a demontáže konstrukcí atp.). Plochy ZS jsou situovány tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Zřízení těchto ploch včetně přístupu k nim je předepsáno provádět v přípravných pracích.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájením stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení. Plochy ZS budou předány bez vazby na roční období a budou stejně jako staveništní komunikace zřízeny v přípravných pracích před zahájením samotné modernizace.

Plochy určené pro zařízení staveniště včetně přístupových komunikací k nim budou smýceny a v případě potřeby upraveny pro provoz staveništní techniky. V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch ZS. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou šterku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započítáním 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, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky. Během zřizování, provozu a likvidace ploch ZS včetně přístupů na ně, je nutno ochránit stávající inženýrské sítě před poškozením.

**Věcné využití ploch ZS řeší dokumentace orientačně.**

Plochy ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

ZS jsou členěna do dvou základních kategorií. První jsou klasická ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu, odstavení stavebních strojů a zařízení, umístění buňkoviště. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro mezideponie vytěženého materiálu. Délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny, jedná se o ZS do 1 roku záboru a dlouhodobé nad 1 rok.

Zvláštní druh ZS pak tvoří plochy následující plochy ZS - hlavní ZS, montážní a demontážní základny a recyklační základna – ta není pro tuto stavbu zřízena, bude využita RZ související stavby – „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, která je umístěna mezi obcemi Tlučná a městem Nýřany.

V neposlední řadě jsou součástí ZS i staniční koleje pro stavební a montážní vlak příp. (v poslední době stále méně používaný) vlak ubytovací. Zde lze počítat s plochami v lokalitě lobežského kolejistiště.

### 7.4.1.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. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí. 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.

### 7.4.2. Oplocení staveniště

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.

### 7.4.3. Ochrana okolí staveniště

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.

### 7.4.4. Ostraha staveniště

Zhotovitel stavby zajistí trvalou ochranu staveniště po dobu prací tak, aby se na staveništi nemohly pohybovat nepovolané osoby, a to i mimo pracovní dobu.

### 7.4.5. Osvětlení staveniště

Vnitřní a vnější osvětlení staveniště bude zajištěno ze staveništního rozvodu elektrické energie a bude provedeno v souladu s ČSN EN 12 464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Zhotovitel umístí a nasměruje venkovní osvětlení staveniště tak, aby při výstavbě nedošlo k přímému osvětlení dráhy, okolních domů a komunikací.

## 7.5 Seznam a popis ploch ZS

### ZS 1

účel:	mezideponie a trvalá deponie materiálu
umístění:	jižně od tratě
poznámka	jedná se o terén ve svahu, z části původní zahrádkářská kolonie, nutná příprava v podobě kácení a demolic
velikost:	4346m <sup>2</sup>
přístup:	z ul. Prostřední
parcelní číslo:	2000,2014/2, 2009/1,2618/1
katastrální území	Skvrňany
Doba trvání	nad jeden rok

### ZS 2

účel:	mezideponie materiálu, parkování vozidel
umístění:	v místě nájezdu na ul. Regensburskou
poznámka	nutné částečné kácení v blízkosti silnice, přístup přes stávající chodník a cyklostezku, nutné dopravní opatření a následné uvedení do původního stavu
velikost:	1362m <sup>2</sup>
přístup:	z spojnice Regensburská a Vejprnická
parcelní číslo:	2017/22, 2017/92,
katastrální území	Skvrňany
doba trvání	5 měsíců v roce 2025, techn. přestávka, 10 měsíců v roce 2026

### ZS 3

účel:	mezideponie materiálu
umístění:	u mostu SO 1-20-01
poznámka	nutné částečné kácení v blízkosti silnice, přístup přes stávající chodník a cyklostezku, nutné dopravní opatření a následné uvedení do původního stavu
velikost:	891m <sup>2</sup>
přístup:	z spojnice Regensburská a Vejprnická
parcelní číslo:	2091,2618/19,1973/12,2093/18,2618/9
katastrální území	Skvrňany
doba trvání	nad jeden rok

## 7.6 Trvalé deponie a mezideponie

### 7.6.1.Trvalé deponie

Ve stavbě je navrženo trvalé deponování vykopané zeminy za účelem vyrovnané bilance zemních prací, přebytek výkopové zeminy, který není uložen v násypovém drážním či silničním tělese je navrženo uložit do přísypů a lavic, jež srovnávají stávající svažité terén a zlepšují využitelnost dotčených pozemků. Trvalé deponie jsou navrženy v oblasti zahrádkářské kolonie v km 0,875 – 1,025.



### 7.6.2. Mezideponie

Během stavby jsou na plochách ZS navrženy mezideponie pro dočasné uložení ornice a podorníčí pro následné ohumusování svahů drážního tělesa a tělesa komunikací, štěrkodrtě a štěrkového lože. Mezideponována bude rovněž vytěžená zemina, která je určena ke zpětnému zásypu. Přednostně bude vytěžená zemina přímo ukládána do místa trvalého uložení.

Během deponování musí být splněny požadavky ZPF a LPF, zejména se jedná o minimalizaci negativních vlivů působících na zeminy (vodní a větrná eroze, zhutnění a rozježdění). Smýcené plochy lesa zřizované za účelem výstavby ploch ZS v hospodářském lese nesmí překročit 1ha a jednotlivé plochy musí být od sebe odděleny souvislým pruhem lesa.

### 7.6.3. Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu, předpoklad je do jednoho až dvou měsíců po ukončení stavby, respektive po odstranění vad a nedodělků. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

### 7.6.4. Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů

Celý prostor staveniště je vykreslen v přehledné situaci stavby a v koordinačních výkresech, součástí prvotního geodetického vyměření stavby bude vytyčení výše uvedených parcel popř. jejich částí, hranice parcel budou vykolíkovány a označeny páskou. Dodavatel zodpovídá za údržbu vyznačení hranice stavby po celou dobu výstavby.

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

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky:

stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

## 8 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Na staveništi se nepředpokládá činnost pracovníků s omezenou schopností pohybu a orientace, z toho důvodu nejsou navrženy žádné úpravy vnitro-staveništních komunikací a ploch ZS.

Všechny veřejné komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet stavenišťem 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, lávky budou opatřeny oboustranným zábradlím, opatřeny protiskluzovým povrchem a se sklonem max. 1:8 při délce do 3,0m. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

## **9 Bilance zemních prací. Řešení konsolidačních násypů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu dle B.8.5.**

V rámci stavby byl technický návrh upraven tak, aby byla v co největší možné míře vyrovnána bilance hmot. I proto jsou ve stavbě navrženy plochy, kde dochází k trvalému deponování zeminy. Výkopový materiál je převážně vhodný až podmíněčně vhodný a bude tedy využit do zpětných zásypů. Materiál nevhodný, organický (zejména hrabanka, pařezy apod.) bude rovnou odvážen na příslušnou skládku.

V km 1-1,275 překračuje novostavba trati údolí s ulicí Prostřední, pro tento násyp bylo báňským posudkem stanoveno možné dosednutí poddolovaného území v hodnotě 166mm s maximálním možným dotlačením v horizontu 10 a více let, které může, ale také nemusí nastat. Technické řešení novostavby trati reflektuje tuto skutečnost rozšířením drážním tělesa, které v případě dosednutí tělesa umožní následně rektifikovat niveletu koleje a dodržet šířku stezek a vzdálenost kabelových žlabů od hrany šterkového lože.

## **10 Požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání)**

### **10.1 Termín předání staveniště**

Stavba vychází a je podřízena termínu zahájení realizace související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, se kterou sdílí rozhodující kolejovou výluku v roce 2026/2027.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby/předání staveniště 18.8.2025.

Zahájení dlouhodobé výluky v úseku Plzeň – Nýřany 18.7.2026

Ukončení dlouhodobé výluky v úseku Plzeň – Nýřany 15.1.2027

V rámci jednotlivých stavenišť budou předány i všechny plochy zařízení staveniště, tj. skládky, prostor dočasných objektů potřebných pro výstavbu atd.

## 10.2 Návrh rozhodujících termínů realizace a uvádění do provozu

### 10.2.1. Návrh časového sledu stavebních postupů

Je v rozsahu hlavních stavebních SO a PS zpracován v samostatné příloze – Harmonogram stavebních prací.

Před začátkem provádění stavebních prací zhotovitel doplní a upřesní harmonogram stavby a stavební postupy, které projedná na kontrolních dnech stavby. Jakékoliv změny v harmonogramu stavby a stavebních postupech mající vliv na výlukovou činnost je nutno projednat dle předpisu SŽ D7/2 Organizování výlukových činností, čl. 7, odst. (3).

Proběhne příprava území v podobě kácení zeleně v období vegetačního klidu, budou sejmuty humózní vrstvy, ornice a podorníci v místě staveniště a na plochách zařízení staveniště. Budou vytyčeny všechny stávající inženýrské sítě, provedeny přeložky sítí. Dojde k výstavbě staveništních komunikací a ploch zařízení stavenišť včetně zřízení technologického zázemí pro stavbu (buňkoviště, napojení na inženýrské sítě, odvodnění staveniště atp.). Budou projednány dopravní trasy a provedena pasportizace stávajícího stavu komunikací, které bude stavba využívat. Postup prací:

- zahájení prací na technologických zařízení vysoutěženým dodavatelem
- projednání a schválení dopravně inženýrského opatření
- vytyčení staveniště
- kácení vzrostlé zeleně
- shrnutí ornice
- přeložky sítí technické infrastruktury
- vybudování dočasných staveništních komunikací a provizorních přeložek stávajících komunikací tak, aby byl zajištěn přístup na okolní pozemky a stavby
- zařízení staveniště
- provizorní přeložky komunikací
- zahájení stavebních prací na technologických objektech

Náplň hlavních stavebních prací:

- provádění mostních objektů jakožto časově limitujících stavebních objektů tak, aby byly co nejdříve využitelné pro staveništní dopravu nebo umožnily následné práce navazujících profesí
- zemní práce a odvodnění v rámci výstavby silnici a železničního spodku, vytěžená zemina bude ukládána do násypů bez zbytečného mezideponování s minimálními rozvoznými vzdálenostmi
- výstavba železničního svršku a trakčního vedení současně s pracemi na kabelových trasách.
- požadavky na využití zemědělské půdy, z toho vyplývá postupné předávání stavenišť.
- postupná likvidace dočasných objektů ZS a ploch zařízení staveniště

### 10.2.2. Postupné uvádění stavby do provozu

Realizace stavby v rozsahu SO a PS, které mají vliv na drážní provoz je navržena v rámci dlouhodobé výluky související drážní stavby. Realizace ostatních SO a PS je navrženo realizovat mimo toto období (před/po), jedná se zejména o zemní práce na zárodku nového drážního tělesa z důvodu velkých zemních prací a konsolidace násypového tělesa a dokončovací práce po zavedení zkušebního provozu. Součástí těchto částí jsou i přeložky

inženýrských sítí, komunikací, trakčního vedení, výstavba technologická zařízení, mostní objekty a další stavební objekty.

- Stavba, stejně tak jako související stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ by měla být napájena z nové TNS Skvrňany. K 11/2023 projektant nemá informace o tom, že by byly zahájeny práce na projektu TNS, s ohledem na předpokládanou dobu výstavby stavební části 1 rok a montáž a přezkoušení vnitřní technologie TNS s měniči 2 roky není reálné, aby TNS byl pro stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ uvedena do provozu a pravděpodobně ani pro úsek související stavby do ŽST Nýřany. Napájení tudíž bude pravděpodobně možné pouze ze stávající napájecí stanice v Doudlevcích. **Na výrobní poradě ZOV bylo dohodnuto, že do doby uvedení nově TNS Skvrňany do provozu, bude drážní provoz po dokončení stavby nadále v nezávislé trakci a TNS v Doudlevcích bude sloužit pouze pro napájení nových technologií a TV (omezení možnosti zcizení vodičů TV).**
- Kromě napájení z TNS (ať už nové, či stávající) je potřeba pro provoz technologické budovy zajistit přeložku NN ČEZu zajišťující vlastní spotřebu TB a současně záložní napájení při výpadku napájení z trakčního vedení.
- Po dokončení železničního svršku bude současně s pracemi na trakčním vedením provedeno měření a vyhodnocení systému GSMR v délce trvání cca 4 týdny. Po dokončení prací na TV a po uvedení do provozu ETCS a GSMR bude zahájen zkušební provoz. V projektu je navrženo rozmístění vnějších prvků ETCS v průběhu realizace železničního svršku a spodku dle projektu stavby. Úpravy na CDP Praha, úpravy na RBC, ovládání pracoviště JOP a pracoviště DEŽA včetně přezkoušení na simulátorech a cvičném sále je součástí související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ a dá se předpokládat časová náročnost cca 4 měsíce.
- Spojnice Vejprnické a Regensburské bude realizována v roce 2025 včetně přeložky vodovodu a opěrné zdi. Tím bude zajištěn přístup do zahrádkářské kolonie, do doby dokončení je nutné zemní práce realizovat tak, aby bylo možné se do kolonie dostat z ulice Prostřední, jako ve stávajícím stavu.
- Přeložka ulice Prostřední bude zahájena v druhé polovině roku 2025, v druhé polovině roku 2026 bude komunikace uzavřena a dokončena její realizace včetně přeložek inž. sítí plynovodu, kanalizací a dokončení mostu SO 22-20-01 související stavby.
- Během uzavírky tratě Plzeň – Nýřany budou realizovány stávající mosty pod tratí a po jejich dokončení bude dokončen povrch komunikací pod mosty.

Základní napájení pro EOv, sděl.zař. a zab. zař. je uvažováno z trakčního vedení pomocí transformátoru, který je umístěn vedle nové technologické budovy. Záložní napájení je navrženo z přípojky z distribuční sítě ČEZ. Před uvedením stavby do zkušebního provozu musí být odzkoušeny jak záložní, tak základní napájení.

Během dlouhodobé výluky 07/2026 – 01/2027 nebude v obvodu 1. a 2. stavby v provozu DOK Plzeň – Vejprnice, nebude tedy funkční ani BTS Vejprnice a Nová Hospoda ani MPLS router Vejprnice. TK bude sloužit pro zachování alespoň omezeného připojení intranet (UAS), stávajících průběžných systémů (SRD a TTC) a TDS po dobu výluky DOK Plzeň – Vejprnice v oblasti Nové Hospody.

Stávající RD Nová Hospoda bude z pohledu sdělovacího zařízení deaktivován na začátku výluky (07/2026) a veškerá technologie bude demontována.

Ke konci výluky bude položena nová sdělovací kabelizace (PS 1-02-11, PS 1-02-51) min. 4 týdny před zahájením drážního provozu musí dojít k nastavování a k aktivacím přenosových systémů (PS 6-02-91.1) a rádiových systémů (PS 6-02-82.1 a PS 6-02-81.1)

**Pro GSM-R je potřeba 4 týdny pro nastavení a měření systému na konci stavby před spuštěním stavby do zkušebního provozu**, kdy jsou již hotové pokládky veškeré sdělovací a silnoproudé kabelizace, aktivovány přenosové systémy a je sjízdná kolej pro měřicí vůz. Zde musí být souběh i s 2. stavbou na úseku do Nýřan.

### 10.2.3. Rozhodující termíny výstavby

S Investorem bylo dohodnuto, že **v termínu 3.2.2025 – 31.3.2025 bude realizováno kácení pro I. etapu PlzD 1. stavba, kácení tedy bude realizováno mimo HMG samotné stavby.**

V období od 18.8.2025 d 17.7.2026 budou provedeny práce bez vlivu na drážní provoz, jedná se o:

#### Od 18.8. 2025

- Zahájení zemních prací v místě zárodku nového drážního tělesa, využitelná zemina z výkopových partií bude přednostně ukládána do tělesa nového násypu bez mezideponování, což má příznivý vliv na plochy mezideponií a současně je umožněna konsolidace násypového tělesa a minimalizováno riziko následného sedání. Vedlejším efektem je rozložení staveništní dopravy do širšího časového období a nižší špičková frekvence vozidel TNV.
- Během zemních prací musí být zachovány stávající přístupy k nemovitostem, a to včetně přístupů pro IZS.
- Výstavba mostu SO 2-20-01 mimo křídlo zasahující do ulice Prostřední.
- Výstavba nové technologické budovy SO 1-40-01 a venkovní trafostanice SO 1-64-02 pro napájení z TV.
- Výstavba nové zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01, pilotové zdi SO 2-23-01 a pilotové zdi v místě stávajícího fotbalového hřiště.
- Rekonstrukce stávající spojnice Vejprnické a Regensburské včetně nové komunikace SO 2-30-01 do zahrádkářské kolonie. Přístup je nutné zajistit co nejdříve neboť je limitující pro práce v místě ulice Prostřední.
- Přeložky inženýrských sítí ve vazbě na výše uvedené SO.

**Od 18.7.2026 do 15.1.2027** bude zahájena dlouhodobá výluka od km 107,600 po ŽST Vejprnice, která je navržena v zákrytu s výlukou související drážní stavby.

- Ve výluce budou přestavěny stávající mostní objekty v ev.km 115, 213 (v rámci související drážní stavby) a v ev. km 114,388 jako SO 1-20-01 této stavby.
- Proběhne výstavba rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně trakčního vedení vyloučeného úseku trati. Proběhne pokládka inženýrských sítí.
- Bude přeložena ulice Prostřední do definitivní polohy a v návaznosti dokončeno křídlo nového prefabrikovaného mostu SO 2-20-01 a dokončeny jeho zásypy.
- Ke konci výluky musí být odzkoušeny a připraveny k aktivaci všechny technologie, zejména tedy sdělovací zařízení včetně GSM-R, zabezpečovací zařízení a silnoproudá technologie. Nasazení a ověřovací provoz ETCS a GSM-R je uvažován v cca měsíčním předstihu před uvedením stavby do zkušebního provozu (ještě za zastaveného provozu pravidelné drážní dopravy).

**Po termínu 15.1.2027 (ukončení výluky tratě), zahájení dokončovacích prací:**

- Bude zaveden zkušební provoz.
- Bude provedeno následné podbití kolejí, pantografická zkouška a definitivní regulace TV.
- Budou dokončeny práce na zárodku nového drážního tělesa bez dopadu na drážní provoz po stávající trati.



- Budou postupně rušeny plochy zařízení staveniště a provedeny definitivní terénní úpravy.

#### **16.1.2027 uvedení stavby do zkušebního provozu.**

#### **Termín dokončení stavby 14.7.2027**

Realizace této stavby je uvažována v zákrytu s výlukami související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“, která má stanovena taková dopravní opatření, že vyjma obsluhy vlečky IT Bohemia a napětových výluk kolejí 511 a 512 obvodu Jižní Předměstí nevyžaduje žádná další dopravní opatření.

### **10.2.4. Montážní a demontážní základna a deponování užitého materiálu svršku**

Demontáží a montážní základnu pro montáž a demontáž kolejových polí je možno zřídit v železniční stanici Vejprnice případně v železniční stanici Plzeň v lokalitě lobežského kolejiště.

#### **Demontáž železničního svršku:**

V projektu je přednostně navrženo snesení železničního svršku po kolejových polích dl.20m např. 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). Odvoz se uvažuje po silnici.

Před definitivním odstraněním kolejového lože budou provedeny práce, které by mohly 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).

#### **Montáž železničního svršku:**

Pokládka kolejového roštu je navržena metodou kolejnice a pražce zvlášť za použití dvoucestného vozidla se speciálním rámem případně jinou technologií (např. Robel).

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 přednostně nočních výlukách sousední provozované koleje v příslušných stavebních postupech. Konečné doplnění šterku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje.

Hospodaření s vyzískaným materiálem musí odpovídat Směrnici SŽ č.42.

### 10.2.5. Recyklační základna

V rámci stavby je navržena recyklace stávajícího nekontaminovaného štěrkového lože na frakci 31,5/63. Bude využita recyklační základna navržená v rámci související drážní stavby mezi obcemi Tlučov a městem Nýřany (křižovatka silnicí II/180 a II/203 v místě mimoúrovňového křížení). Jemnozrnná frakce 0/32mm obsahuje převážně částice na které se váží ropné látky, dále pak prachové a kovové částice. S podsítným není ve stavbě dále uvažováno a bude odvezeno na příslušnou skládku odpadů.

### 10.2.6. Staveništní mechanizace

Rozhodující stavební stroje použité při realizaci:

#### Výstavba komunikací a železničního spodku

- Silniční hutnicí válce statické i vibrační
- Finišery pro pokládku asfaltových směsí
- Grejdry
- Kolové nakladače
- Bagry, buldozery, kráčivá rypadla
- Silniční nákladní prostředky pro převoz zeminy (tří až čtyřnápravová vozidla s korbou, tahače s návěsy pro převoz zeminy)
- Silniční jeřáby
- Zemní frézy pro realizaci zlepšených zemin
- Drtiče smýcených dřevin

#### Výstavba železničního svršku:

- Pokladače kolejových polí
- Stroje pro oddělenou pokládku pražců a kolejnic (např. PTH 350)
- Strojní podbíječky kolejového roštu
- Stroje pro úpravu štěrkového lože do profilu
- Kolejové jeřáby
- Dvoucestné bagry
- Svařovací technika
- Brousící vlak
- Sanační vlak pro rekonstrukci železničního spodku
- Obnovovací vlak pro obnovu kolejového roštu
- Čistička kolejového lože

#### Práce na TV

- Montážní vozy trakčního vedení a žebříky
- Pojízdna betonárka pro realizaci základů TV, případně betonáž z autodomíchavače
- Silniční mechanizace pro osazování stožárů a bran TV v úsecích bez koleje (např. v místech přeložky)

#### Výstavba pozemních objektů a mostů, mechanizace nad rámec již uvedeného

- Pumpy na betonovou směs
- Autodomíchavače
- Ponorná čerpadla
- Vydrčovací nůžky
- Manipulátor

- Silniční jeřáby

#### Zakládání a pažení

- Velké pilotovací soupravy
- Malé pilotovací soupravy pro mikropilotáž a pažení

#### Ostatní drobná mechanizace

- Dálkové řízené hutnící prostředky do výkopových rýh
- Ruční nářadí (bourací kladiva, úhlové brusky, motorové pily, naftové agregáty, kompresory, elektrocentrály, vibrační desky, čerpadla atp.)

Zhotovitel sám dle skutečně použití techniky a technologie a upřesněného HMG stavebních prací navrhne a zajistí konkrétní a dostatečný počet staveništních mechanismů.

## **10.2.7. Fond pracovní doby**

### **10.2.7.3 Práce během dne**

Stavební a montážní práce budou prováděny 7 dní v týdnu v době od 07.00 do 21.00 hod. v pracovní dny (pondělí – pátek) a v době od 8.00 do 19.00 mimo pracovní dny s tím, že hlučné činnosti budou v blízkosti stávající zástavby prováděny v pracovní dny (pondělí až pátek) od 07.00 hod. do 18 hod. a v době od 8.00 do 18.00 hodin mimo pracovní dny (sobota, neděle a státní svátky). Je uvažováno s polední přestávkou v délce 1 hod.

### **10.2.7.4 Práce v noci**

V nočních hodinách jsou navrženy následující stavební práce:

- montáž trakčních stožárů a krátkých úseků trakčního vedení (spojky na zhlaví),
- převěšení trakčního vedení, montáž děličů
- výstavba pažení podchodů, mostů v ose kolejí
- montáž trakčních bran,
- v případě potřeby s ohledem na klimatické podmínky betonování mostních objektů
- přeprava nadrozměrných nákladů
- je možné pokračovat v realizaci tunelových objektů
- pokládka kolizních výhybek a jejich propojování
- zřizování bezstykové koleje (svařování)
- skládka/naložení kolejnic
- uzavírky komunikací při demolicí mostních objektů, manipulaci s NK
- broušení výhybek
- sypání a těžení štěrku a jiná manipulace
- výměny SW zab. zařízení

#### Upozornění:

*Na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním autům v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin, v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin a v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin.*



### 10.3 Využití stávajících nebo budovaných objektů

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

- K přístupům k plochám ZS budou využity stávající komunikace a nově navržené staveništní komunikace vyznačené v příloze B.8.2.

### 10.4 Navržené zemníky pro stavbu

#### 10.4.1. Zajištění kapacity pro návoz štěrku a štěrkodrtí

P.č.	Lokalita	Provozovatel
1.	Kamenolom Litice u Plzně	<i>Eurovia kamenolomy, a.s.</i>

**Navržené zemníky, skládky a betonárny nejsou závazné, je povinností potenciálního zhotovitele stavby již v rámci soutěže prověřit, navrhnout a do nabídky zahrnout skládky a zemníky, které bude v rámci stavby využívat.**

### 10.5 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, pakliže pro ně není vyčleněn samostatný SO či PS.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetím osob.
- Provozovatel dráhy (Správa železnic) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby respektoval dlouhodobě platná omezení (pomalé jízdy, jednokolejné úseky, atd.).
- Pro navržené stavební postupy a jejich sled, byly prověřeny osově vzdálenosti kolejí. V případě změny stavebních postupů (jejich sledu a návazností) je nutno tyto stavy opětovně prověřit.

- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II., III. tříd a místních komunikací v majetkové správě ŘSD ČR, Plzeňského kraje a obcí 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, které projedná s příslušným dopravním inspektorátem. Všechny vjezdy a výjezdy budou předpisově označeny a udržovány po celou dobu platnosti opatření ve funkčním stavu. 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.
- Všechny veřejné komunikace (silnic I - III. třídy, lesní a polních cesty) budou po dobu stavby udržovány ve sjízdném stavu a bude prováděna pravidelná oprava výtlučků. Sjízdnost musí být zachována nejen pro těžkou techniku, ale i pro osobní vozy správců a majitelů pozemků.

## 11 Popis jednotlivých stavebních postupů

### 11.1 Přípravné práce 08/2025 – 9/2025

#### Přístup mechanizace na staveniště:

Ze stávajících komunikací v místě stavby do doby dokončení staveništních komunikací, jedná se o místní komunikace - ulice Prostřední, spojnice ulic Regensburská a Vejprnická. Staveništní komunikace je navržena sjezdem z ulice Prostřední východně mezi stávající a nově navržené drážní těleso.

#### Přístup cestujících

Stavba nemá vliv na provoz cestujících.

#### 11.1.1. Rozsah práce

- a) Vybudují se plochy ZS a přístupové komunikace, sejme se biologická vrstva z ploch mezideponií a přístupových komunikací.
- b) Proběhne příprava staveniště, projednání dopravních tras a uzavírek, pasport stávajícího stavu, případně oprava/úprava komunikací před stavbou (zpevnění krajnic), vyhotovení dílenské dokumentace, vytyčení inženýrských sítí a projednání jejich výluk se správci/provozovateli.
- c) Příprava materiálního a personálního zajištění stavby.
- d) Zahájení výroby dílenské dokumentace.
- e) Zahájení demolice pozemních objektů v místě nového drážního tělesa.
- f) Zahájení prací na železničním spodku.

#### 11.1.2. Délka stavebního postupu

30 dní

#### 11.1.3. Vyloučené koleje

Bez nároku na výluky

#### 11.1.4. Vypnutí trakčního vedení

Bez nároku na výluky

#### 11.1.5. Omezení rychlosti

Bez omezení rychlosti.

#### 11.1.6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající zabezpečovací zařízení. Probíhají stavební práce bez vlivu na stávající drážní provoz. Probíhá výstavba technologických objektů a doprojektování a výroba

technologie zab.zař.. Dále bude probíhat pokládka kabelizace a příprava jednotlivých úprav v dalším stavebním postupu.

#### **11.1.7. Jízdy vlaků**

Jako ve stávajícím stavu.

#### **11.1.8. Výluková propustnost**

Nestanovuje se.

#### **11.1.9. Dopravní opatření**

Bez opatření.

### **11.2 Stavební postup č.1 10/2025 – 7/2026**

#### Přístup mechanizace na staveniště:

Ze stávajících komunikací v místě stavby do doby dokončení staveništních komunikací, jedná se o místní komunikace - ulice Prostřední, spojnice ulic Regensburská a Vejprnická. Staveništní komunikace je navržena sjezdem z ulice Prostřední východně mezi stávající a nově navržené drážní těleso.

#### Přístup cestujících

Stavba nemá vliv na provoz cestujících.

#### **11.2.1. Rozsah práce**

Zahájeny práci na všech SO a PS jež nevyžadují výluku drážního provozu ani silniční uzavírky.

- a) Výstavba přístupové komunikace podél trati SO 2-30-01 včetně napojení na stávající stav spojnice ulic Regensburská a Vejprnická v roce 2024.
- b) Rekonstrukce spojnice ulic Regensburská a Vejprnická v roce 2024.
- c) Výstavba přístupové komunikace k technologické budově SO 1-30-02
- d) Výstavba úhlové zdi SO 1-23-01.
- e) Výstavba pilotové stěny vlevo tratě u fotbalového hřiště.
- f) Výstavba prefabrikovaného klenbového mostu SO 2-20-01 – výkopy a založení.
- g) Výstavba propustků SO 2-21-01, 1-21-01 – část pod přístupovou komunikací SO 2-30-01.
- h) Přeložka kanalizace SO 2-70-05, SO 2-70-04. Před zahájením přeložky SO 2-70-04 bude stávající nezpevněná cesta v místě přeložky přeložena západním směrem tak, aby byl zachován přístup do zahrádkářské kolonie po dobu výstavby přeložky a do doby, dokud nebude v provozu nové napojení z SO 1-30-02.
- i) Přeložka kanalizace SO 2-70-01 v rozsahu, který umožní stávající provoz v ulici Prostřední – na zelené louce.

- j) Přeložka vodovodu SO 1-71-01. Budou provedeny zemní práce a uloženo potrubí DN 500 a provizorní DN 300, během uzavírky komunikace budou realizovány nové šachty a překopy v místě komunikace. Do stávající štoly bude vloženo provizorní potrubí DN 300, které bude v provozu do doby zprovoznění jednoho z potrubí DN 500. Po uvedení do provozu provizorního potrubí bude možné zahájit práce na demontáži stávajícího potrubí a realizovat nové šachty. Dokončení pokládky potrubí se předpokládá ze provozu po spojnici Regensburská/Vejprnická jedním jízdním pruhem.
- k) Před zahájením hlavních stavebních činností na železničním spodku a svršku v úseku 1. etapy stavby bude provedena přeložka traťového kabelu (TK) PS 1-02-51.
- l) V souběhu s výstavbou nové TB Nová Hospoda bude zahájena výstavba nového stožáru BTS Nová Hospoda (musí být ponechán prostor pro výstavbu stožáru a chráničky k budově) PS 6-02-82.1.
- m) Po ukončení stavební části TB Nová Hospoda bude instalováno sdělovací zařízení do nové sdělovací místnosti (PS 1-02-41, PS 1-02-43, PS 6-02-91.1, PS 6-02-81.1, PS 6-02-82.1, PS 6-02-92.1).
- n) Zahájení výstavby železničního spodku SO 1-11-01.1 s dočasným mezideponováním zpětně využitě výkopové zeminy na plochách ZS. Nevhodná a přebytková zemina bude rovnou odvážena na příslušnou skládku. Vytěžené zemina bude přednostně ukládána do místa trvalého uložení, aby nedocházelo ke zbytečným manipulacím s materiálem a současně aby nebyly přetíženy plochy mezideponií. Jedná se zejména o nový zářez v km 1,175 – 1,500 a 107,850 – 0,025 (začátek pilotové stěny), nové násypové těleso v km 0,850 – 1,025, rozšíření stávajícího tělesa vpravo tratě v km 107,700 – 107,825.
- o) Výstavba PHS SO 1-50-01.
- p) Výstavba přeložky komunikace SO 2-30-03 v rozsahu umožňující stávající provoz v ul. Prostřední.

Pokračují stavební práce za uzavírky ulice Prostřední v roce 2025.

- a) Pokračují stavební práce uvedené výše.
- b) Přeložka kanalizace SO 2-70-01 při uzavírce ul. Prostřední s napojením na stávající stav. Pozor, kanalizace bude položena i pod mostem SO 22-20-01 související stavby (PlzDom. 2. stavba), během realizace mostu je nutné kanalizace ochránit.
- c) Přeložka plynovodu SO 2-72-01 při uzavírce ul. Prostřední s napojením na stávající stav. Pozor, plynovod bude položen i pod mostem SO 22-20-01 související stavby (PlzDom. 2. stavba), během realizace mostu je nutné plynovod ochránit.
- d) Dokončení výstavby přeložky komunikace SO 2-30-03 během uzavírky ulice Prostřední s napojením na stávající stav v místě mostu SO 22-20-01, v místě mostu bude komunikace dokončena po jeho realizaci. Po dokončení bude obnoven provoz v ul. Prostřední do doby, než bude dokončena rekonstrukce okružní křižovatky u Makra (investice ŘSD). Teprve následně může komunikace opět uzavřena a dokončeny finální povrchy.

### 11.2.2. Délka stavebního postupu

304 dní.

### 11.2.3. Vyloučené koleje

Bez nároku na výluky, příprava na dlouhodobou výlukou v úseku Plzeň – Nýřany dle rozsahu stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“.

#### **11.2.4. Vypnutí trakčního vedení**

Bez nároku na vypnutí TV.

#### **11.2.5. Omezení rychlosti**

Omezení rychlosti na 50km/h z důvodu kácení v traťové koleji 4x8h od st.km 107,600 – 114,600(pozor skok ve staničení).

#### **11.2.6. Zabezpečovací zařízení**

V provozu stávající zabezpečovací zařízení. Probíhají stavební práce bez vlivu na stávající drážní provoz. Probíhá výstavba technologických objektů a doprojektování a výroba technologie zab.zař.. Dále bude probíhat pokládka kabelizace a příprava jednotlivých úprav v dalším stavebním postupu.

#### **11.2.7. Jízdy vlaků**

Jako ve stávajícím stavu.

#### **11.2.8. Výluková propustnost**

Nestanovuje se.

#### **11.2.9. Dopravní opatření**

Bez opatření.

### **11.3 Stavební postup č.2 07/2026 – 01/2027**

#### Přístup mechanizace na staveniště

Ze stávajících komunikací v místě stavby do doby dokončení staveništních komunikací, jedná se o místní komunikace - ulice Prostřední, spojnice ulic Regensburská a Vejprnická. Staveništní komunikace je navržena sjezdem z ulice Prostřední východně mezi stávající a nově navržené drážní těleso.

#### Přístup cestujících

Stavba nemá vliv na provoz cestujících.

#### **11.3.1. Rozsah práce**

Zahájeny práci na všech SO a PS, práce za výluky drážní dopravy v úseku Plzeň – Nýřany.

- a) Výstavba prefabrikovaného klenbového mostu SO 2-20-01, osazení prefabrikované konstrukce, realizace zásypů.

- b) Po osazení prefabrikované konstrukce klenbového mostu výstavba kanalizace SO 2-70-01, SO 1-70-03 (po osazení prefabrikovaných prvků mostní konstrukce) a plynovodu SO 2-72-01 v rozsahu jež neomezuje provoz v ulici Prostřední.
- c) Výstavba prefabrikovaného rámového mostu SO 1-20-01.
- d) Výstavba propustku SO 1-21-02.
- e) Pokračuje výstavby železničního spodku, navýšení rozsahu prací o násypové těleso v místě uzavřené ulice Prostřední km 1,025 – 1,150 a 0,175 – 0,850, práce na železničním spodku v místě vyloučené stávající tratě.
- f) Výstavba PHS SO 2-50-01.
- g) Výstavba železničního svršku SO 1-10-01 přednostně v místě stávající tratě, železniční svršek v místě nového neprovozovaného tělesa dráhy může být dokončen až po dlouhodobé výluce trati v úseku Plzeň – Nýřany.
- h) Výstavba základů TV, montáž TV včetně nového neutrálního pole v místě nové TNS Skvrňany, který bude do doby zprovoznění nové TNS propojen.
- i) Po dokončení železničního svršku probíhá v rámci výluky zkoušení, měření a nastavování signálu GSM-R po dobu 4 týdnů.
- j) Na konci postupu uvedení modernizovaného úseku do zkušebního provozu.

### 11.3.2. Délka stavebního postupu

182 dní

### 11.3.3. Vyloučené koleje

Dlouhodobá výluka v úseku Plzeň-Skvřany – Nýřany dle rozsahu stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“.

#### Nepřetržitá výluka

##### TÚ

- o K.č.982 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... 182 dní
- o K.č.981 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... 182 dní

##### Denní výluka

- o Vlečka IT Bohemia č. 2292 ..... 3x12h  
(směrové a výškové vyrovnaní výhybky a navazujících kol. polí, realizace kabelových tras, demontáž izolovaného styku)

#### **Trakční vedení**

##### Denní výluka, stavební činnost

- o Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600..... 1 x 6h  
(výstavba základů TS)
- o Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600..... 12 x 6h  
(montáž TV)
- o Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981 – km 107,600..... 12 x 6h  
(montáž TV)

##### Denní výluka, montáž TV s vlivem na ŽST Plzeň-Jižní Předměstí

- o Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 (napětově 502) – km 107,600..... 2 x 6h  
(montáž TV o víkendu)



- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 (napětově 501,502) – km 107,600..... 2 x 12h (montáž TV s vykotvením přes 982 o víkendu)

#### Noční výluka

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600..... 2 x 6h (montáž stožárů TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981,928 – km 107,600..... 10 x 2h (montáž bran TV)

### **11.3.4. Vypnutí trakčního vedení**

Ke konci stavebního postupu jsou v rámci I. etapy navrženy střídavě dvě 6hodinové napěťové výluky SK č. 501 a 502 a dvě 12h napěťové výluky obou kolejí současně v ŽST Plzeň-Jižní Předměstí z důvodu montáže TV a jeho napojení na stávající stav v km cca 105,600, kde je stávající TV vykotveno. Výluka TV je od stávajícího vykotvení po elektrické dělení v km 350,250 – ÚO 422,421 mezi Plzeň-Jižní Předměstí a ŽST Plzeň.

### **11.3.5. Omezení rychlosti**

Bez nároku na omezení rychlosti, v místě stavby zastaven provoz.

### **11.3.6. Zabezpečovací zařízení**

Probíhají stavební práce za zastaveného provozu. Dochází k úpravám v celém rozsahu stavby. Bude docházet k úpravám v SÚ ŽST Plzeň hl.n., kde dojde k úpravě v SÚ Jižní Předměstí a k výměně jednotlivých návěstidel a počítačů náprav dle rozsahu stavby. Zároveň bude docházet k úpravám poloh jednotlivých balízových skupin, které budou přizpůsobeny nové konfigurace.

V rámci prvních týdnů dojde k zavezení technologie umístěné v technologickém objektu Nová Hospoda a bude zahájeno přezkoušení celého zařízení a to v celém úseku Plzeň hl.n.-Heřmanova Huť včetně jednotlivých dispečerských pracovišť.

Při dokončení kolejových úprav dojde k zaměření jednotlivých prvků a jejich kontrole dle definovaných poloh vůči projektu. Předpokládá se, že případné změny budou zaměřovány v průběhu realizace a nepřipouštějí se větší odchylky než 1m.

Při respektování výše uvedeného by došlo pouze ke kontrolnímu proměření jednotlivých prvků. Měřicí jízdy proběhnou tedy cca 4týdny před ukončením výluky s možností případných dodatečných úprav po skončení výluky.

### **11.3.7. Jízdy vlaků**

V rámci související stavby zastaven provoz v TÚ Plzeň – Nýřany. Navržena přímá NAD v úseku Plzeň hl.n. – Nýřany (expresy do Domažlic) a zastávková NAD se zastávkami Plzeň-Jižní Předměstí, Plzeň-Skvrňany a v obcích Vejprnice a Tlučná.

Během práce na TV ke konci postupu provoz vlaků na SK č. 501,502 v ŽST Plzeň hlavní nádraží, obvod Jižní Předměstí pouze nezávislou trakcí.

Provoz na vlečku IT Bohemia bez omezení kromě krátkodobých denních 6h prací na trakčním vedení.

Provoz na vlečku IT Bohemia bez omezení kromě krátkodobých denních 6h prací na trakčním vedení.



### **11.3.8. Výluková propustnost**

Nestanovuje se (provoz zastaven).

### **11.3.9. Dopravní opatření**

Bez dalších opatření oproti opatřením v související stavbě.

Během výluk TV není možná obsluha vlečky a obrat vlaků závislé trakce na kolejích číslo 501 a 502. Výluky jsou navrženy o víkendu.

## **11.4 Dokončovací práce po 01/2027 – 07/2027.**

V rámci dokončovacích prací budou likvidovány plochy ZS, budou dokončeny práce na nové dvoukolejně trati bez dopadu na drážní provoz, budou odstraněny vady a nedodělky díla, proběhne rychlá pantografická zkouška, broušení kolejí, následné podbití dle předpisu SŽ S3/1. Předpokládaný počet denních výluk, jež budou realizovány v zákrytu s výlukami související stavby je v HMG umístěn orientačně, bude záviset na stavu GPK a termínu pantografické zkoušky. Termín pro pantografickou zkoušku bude mimo jiné odvislý od stavu navazujících úseků.

Broušení koleje 981 Odbočka Nová Hospoda.....2 x 6h

Broušení koleje 982 Odbočka Nová Hospoda .....2 x 6h

Následné podbití koleje 981 Odbočka Nová Hospoda .....1 x 6h

Následné podbití koleje 982 Odbočka Nová Hospoda .....1 x 6h

Rychlá pantografická zkouška

Kolej 501,981 TÚ Vejprnice (mimo) - Plzeň hl.n.(mimo) .....2x10min (v obou směrech)

Kolej 502,982 TÚ Vejprnice (mimo) - Plzeň hl.n.(mimo) .....2x10min (v obou směrech)

## **11.5 EOv po dobu stavby**

Realizace stavby je navržena za zastaveného provozu, EOv bude uvedeno do provozu současně s novým kolejíštěm.

## **11.6 Informační systém po dobu stavby**

Není předmětem stavby.

## **12 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

### **POPIS STAVBY Z HLEDISKA ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍHO ZÁSAHU**

Zajištění požární bezpečnosti staveníště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveníště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby. Není součástí tohoto elaborátu.

### **Přístupové komunikace pro požární techniku**

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je nad 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřizovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Budování nástupních ploch pro vedení hasebního zásahu se s ohledem na charakter nově navržené zástavby nepožaduje. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Přístupové komunikace jsou podrobně posouzeny v rámci PBR jednotlivých pozemních stavebních objektů.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz [1], [2]). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

## **13 Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.)**

Stavba nenavrhuje žádní provizorní opatření pro zajištění drážního provozu.

## **14 Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení**

Stavba se dotýká vlečky č. 2292, aktuálně není vlečka provozovaná. V případě obnovení drážního provozu na vlečku bude nutné doplnit opatření pro zajištění provozu během úprav zabezpečovacího zařízení a počítat s zastaveným provozem během realizace kabelových tras a rušení izolovaného styku.

## **15 Popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, průchody stavenišťem v jednotlivých stavebních etapách (DIO)**

### **15.1 Omezení silniční dopravy ve stavebním postupu č.1.**

Během výstavby zdi SO 1-23-01 a rekonstrukce přilehlé komunikace včetně výstavby nové křižovatky, uzavírka spojnice Vejprnické a Regensburské. Objízdná trasa ulicí Regensburskou a dále Vojanovou do lokality Skvrňany, pro zásobování bude využita náhradní trasa až do ulice Chebská. MHD využije náhradní trasu ulicí Prostřední.

### **15.2 Omezení silniční dopravy ve stavebním postupu č.2.**

Během výstavby železničního spodku SO 1-11-01.1, rekonstrukce silnice SO 2-30-03, výstavby kanalizace SO 2-70-01, plynovodu SO 2-72-01, křídla klenbového mostu SO 2-20-01 a mostu související stavby pod stávající traťovou kolejí uzavírka ulice Prostřední. Během této doby je navržena náhradní trasa po silnici spojující ulice Regensburská a Vejprnická, která je v místě rekonstruovaného mostu omezena na obousměrný provoz jedním jízdním pruhem.

Současně s touto uzavírkou bude osazování mostních prefabrikátů mostu SO 1-20-01 uzavřena na 2 x 14dní i spojnice Vejprnické a Regensburské. Objízdná trasa je navržena ulicí Regensburskou a dále Vojanovou do lokality Skvrňany, pro zásobování bude využita náhradní trasa až do ulice Chebská.

### **15.3 Provoz pěších a cyklistů**

Během uzavírek komunikací bude znemožněn průchod pěších a cyklistů v místě stavby.

## **16 Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby**

Dopravně inženýrská opatření pro jednotlivé fáze výstavby jsou součástí projektu stavby a jsou zpracovány v samostatné části dokumentace. Zhotovitel je povinen dle dopravně inženýrská opatření upravit na základě podrobného ZOV stavby a v dostatečném předstihu (30 dnů) před zahájením příslušné stavební fáze jako součást (přílohu) žádosti o povolení zvláštního užívání místních nebo účelových komunikací (DIR) dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, pak bude předložena prostřednictvím silničního správního úřadu Policii České republiky. Přechodné dopravní značení bude v rámci provedeno podle zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích – TP 66 (II. vydání).

### **Zásady DIO**

- Vjezd a výjezd ze staveniště - provoz bude zajištěn informativním dopravním značením.
- Zajištění dočasných obchodních tras pro pěší při pracovní činnosti v chodnících – provoz bude zajištěn ohrazením pracovních míst a informativním dopravním značením.

- Provizorní orientační a informační systém se aplikuje v průběhu výstavby a řídí se pravidly uvedenými v Grafickém manuálu orientačního a informačního systému a jednotlivé prvky tohoto orientačního systému se realizují v oranžovo-bílém provedení.

## 17 Požadavky na výluky veřejné dopravy

### 17.1 Železnice

Je navržen zastavený provoz v úseku od km 107,600 - ŽST Vejprnice.

Jsou navrženy 6h výluky v od km 107,600 – ŽST Plzeň-Jižní Předměstí (mimo).

Jsou navrženy napěťové 6h výluky SK č. 501,502 v ŽST Plzeň-Jižní Předměstí (včetně).

Ve stavbě navrhované výluky nevyžadují další dopravní opatření ve veřejné drážní osobní dopravě nad rámce opatření navržených v druhé stavbě, která uvažuje vedení náhradní dopravy vždy minimálně v uceleném úseku Plzeň hl. nádraží – Vejprnice.

### 17.2 Silnice

Jsou navrženy uzavírky ulice Prostřední a spojnice Regensburská a Vejprnická.

#### 17.2.1. Navržené omezení silničního provozu

##### a) Uzavírka silnice Prostřední

Ulice prostředí bude uzavřena z důvodu realizace nového mostní konstrukce v rámci související drážní stavby, dále pak z důvodu výstavby přeložky kanalizace, STL plynovodu a rekonstrukci samotné komunikace. Během uzavírky je navržena objízdná trasa ulic Vejprnickou a Domažlickou, případně mimo termíny uzavírky spojnice ulic Regensburská a Vejprnická dle bodu b), je možné využít právě tuto spojnici.

##### b) Uzavírka a dopravní omezení spojnice ulic Regensburská a Vejprnická

- Silnice bude uzavřena během výstavby opěrné úhlové zdi mezi silnicí a novým drážním tělesem a při rekonstrukci samotné komunikace. Objízdné trasy jsou navrženy ulic Prostřední a dále pak Vejprnickou a Domažlickou.
- Další uzavírka je navržena během demolice stávající kamenné klenbové konstrukce a během osazování nových rámových mostních prefabrikátů silničním jeřábem. Během ostatních stavebních prací bude zaveden obousměrný provoz jedním jízdním pruhem. Během těchto dvou uzavírek je navržena objízdná trasa ulic Vejprnickou a Domažlickou, případně ul. Prostřední.

## 18 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 5 odst. 1 písmena „a“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů) a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností. Zákon přitom stanovuje hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění (uložení na skládku, spalení).

Během výstavby je původce odpadu (zhotovitel stavby) povinen vést průběžnou evidenci o odpadech. Způsob vedení průběžné evidence je stanovena vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace „E.1.2.2.1.e – Odpadové hospodářství“.

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.

## Uvažované skládky:

Katalogové číslo	Kategorie	Druh odpadu	Lokalita pro uložení odpadu
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - I. třída těžitelnosti (dříve třídy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 4 f)	Rekultivace lomu v DP Lomníčka I v.k.ú. Kaznějova Lomníčka u Plas
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - II. třída těžitelnosti (dříve třídy 4 d), 4 e), 5)	Rekultivace lomu v DP Lomníčka I v.k.ú. Kaznějova Lomníčka u Plas
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy - III. třída těžitelnosti (dříve třídy 6, 7)	Rekultivace lomu v DP Lomníčka I v.k.ú. Kaznějova Lomníčka u Plas
17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly)	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 03 02	O	Vybouřeny ašfaltový beton bez dehtu	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Prásky beton	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Železobeton	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 05 08	O	Štěrky z kolejiště	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)	Dekontaminační plocha Vysoká v areálu skládky Vysoká u Dobřan (k.ú. Dobřan)
20 02 01	O	Smyčkové stromy a keře	Kompostárna Vysoká v.k.ú. Dobřan (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
17 02 01	O	Dřivo po stavebním použití, z demolic	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 02	O	Sklo z interiéru rekonstruovaných objektů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Plasty z interiéru demolovaných objektů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 04 05	O	Železniční pražce ocelové	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 01 01	O	Kůly a sloupce betonové	Recyklační středisko stavebních odpadů Plzeň - Valcha v.k.ú. Skvrňany a Valcha
17 02 04*	N	Kůly a sloupce dřevěné	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 04 05	O	Železný šrot, konstrukce, strožary, koleje	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 05	O	Rozvedené kovy bez výzbroje	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 09*	N	Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Třať s olejem nebo s jinými škodlivinami	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Třať bez náplně PCB a škodlivin	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 01	O	Odpad mědi a jejích slitin (bronz, mosaz)	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 02	O	Odpad hliníku	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 07	O	Směsné kovy	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 03 03*	N	Ašfaltové stavební nátěry	Spalovna Plzeň (Skládova 488/10, Plzeň 2 - Slovany)
07 03 04*	N	Odpadní fedidla	Spalovna Plzeň (Skládova 488/10, Plzeň 2 - Slovany)
08 01 11*	N	Odpadní nátěrové hmoty	Spalovna Plzeň (Skládova 488/10, Plzeň 2 - Slovany)
08 01 17*	N	Stavěcí nátěrové hmoty	Spalovna Plzeň (Skládova 488/10, Plzeň 2 - Slovany)
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
07 02 99	O	Průmyslové podložky (žel. svršek)	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Izolátory porcelánové	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Odpouštěče-ocel, porcelán 100kg	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
16 02 14	O	Elektrošrot (vyžádné el. zařízení a příst. - Al, Cu a vz. kov)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
16 02 13*	N	Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 06 01*	N	Olověné akumulátory	Sběrna a výkupa Plzeň (TSR Czech Republic s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 06 02*	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 01 08*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 05 04	O	Stavební syntetický materiál z nástupišť	Rekultivace lomu v DP Lomníčka I v.k.ú. Kaznějova Lomníčka u Plas
17 05 04	O	Kamená suť	Rekultivace lomu v DP Lomníčka I v.k.ú. Kaznějova Lomníčka u Plas
17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
20 02 01	O	Pařezy	Kompostárna Vysoká v.k.ú. Dobřan (pouze dřevní štěpky po štěpkování)
16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Přístrojové transformátory s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Přístrojové transformátory bez olejové náplně	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Výkonové vypínače vrn, vn s olejovou náplní	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Výkonové vypínače vrn, vn bez olejové náplně	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Přechodky, pojistky	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 14	O	Omezovače přepětí (vrn a vn)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 09*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
16 02 13*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem minerálního oleje	Sběrné místo oprávněné osoby (ELIOD servis s.r.o., Jateční 988/49, Plzeň 4)
17 06 03*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Skládka S-NO Tušimice (jedná se o skládku skupiny S-nebezpečný odpad v.k.ú. Tušimice a Březno u Chomutova)
17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 09 04	O	Laminát z demolic relových domků	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 02 03	O	Izolátory plastové	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)
17 05 03*	N	Kontaminovaná zemina	Dekontaminační plocha Vysoká v areálu skládky Vysoká u Dobřan (k.ú. Dobřan)
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a hominy nesplňující limitní hodnoty pro zasypaní	Skládka S-OO Vysoká u Dobřan (jedná se o skládku skupiny S-ostatní odpad v.k.ú. Dobřan)

## 19 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace E.1.2. Dokumentace vlivů záměru 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.).

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 uzavírací mostních objektů, silniční omezení apod.
- 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).

## 19.1 Ochrana proti hluku

Při výstavbě budou prováděny práce zahrnující zejména:

- Přípravné práce v podobě skrývky ornice a podorniční
- Výstavba provizorních staveništních komunikací
- Důlní práce při ražbě tunelů
- Výstavba mostních objektů a propustků
- Výstavba pozemních budov pro technologické zajištění tunelů a provozu dráhy
- Zemní práce při výstavbě zářezů a násypů
- Manipulace a přesuny značného množství rubaniny a stavebních materiálů v podzemní i na povrchu
- Výstavba inženýrských sítí
- Výstavba pozemních komunikací, železničního svršku a spodku
- Práce na trakčním vedení
- Konečné terénní úpravy

Během výstavby je nutné dodržet limity hluku z výstavby:

**6:00 – 7:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**

**7:00 – 21:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$**

**21:00 – 22:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$**

**22:00 – 6:00 hod.:  $L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB(A)}$**

Hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb nepřesáhne:

a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin  $L_{Aeq}$ , s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB,

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin  $L_{Amax}$  40 dB, od 22 do 06 hodin  $L_{Amax}$  30 dB.

Předpokládaný pracovní režim na stavbě je v sedmidenním pracovním týdnu s 12h pracovní dobou.

Ve dnech pracovního klidu od 6-22 hodin  $L_{amax}=40\text{dB}$ , od 22 – 06 h.  $L_{Amx}=30\text{dB}$ .

Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. nadrozměrné náklady, přeprava nebezpečných materiálů atp.).

Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech v časovém období od 7.00 do 21.00 hod, mimo zastavěnou oblast i o víkendech.

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 uzavírací mostních objektů, silniční omezení apod.
- 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 kropením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- 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 nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- 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.1.2. Dokumentace vlivů záměru 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 poškožována 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.).

## **19.1 Ochrana proti znečištění ovzduší prachem a výfukovými plyny**

Dodavatel je povinen provozovat strojový park vyhovující vyhláškách a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dále je povinen:

- snižovat prašnost kropením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidlo ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu

## **19.2 Ochrana proti znečištění komunikací**

Dodavatel je povinen zabezpečit, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy) a nedocházelo ke znečištění veřejných

komunikací např. zeminou, kamenivem, betonovou či asfaltovou směsí apod. Dle požadavku správce komunikace a způsobu a intenzity znečištění bude potřeba počítat s pravidelným kropením komunikací a průběžnou kontrolou. Dá se předpokládat, že v letním období bude potřeby skrápění 3-5x denně. Potřeba skrápění se týká i zemního tělesa, aby během výstavby nedocházelo k nadměrnému zvedání prachu a zvyšování prašnosti v okolí staveniště. Dodavatel v případě potřeby musí zajistit potřebnou techniku pro odstraňování nečistot z veřejných komunikací.

### **19.3 Ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod a kanalizací**

V průběhu realizace stavby je nutné vhodným způsobem zabezpečit staveniště, aby nedocházelo ke znečištění podzemních i povrchových vod. Vody ze staveniště mohou být znečištěny kromě ropných látek i výluhem ze stavebních materiálů (cement, vápno apod.). Toho bude docíleno kombinací několika opatření specifikovaných níže:

- Srážkové vody musí být odvedeny tak, aby nedošlo k rozmáčení ploch zařízení staveniště.
- Vhodným způsobem musí být vyloučena možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace, jedna se zejména o místa, kde bude odstavována mechanizace, kde jsou stavební mechanismy v přímém kontaktu např. s podzemní vodou (založení mostních objektů pod hladinou spodní vody) apod.
- V místě vodotečí a v záplavové území je riziko ohrožení povodní a s tím související možnost znečištění, stejné platí i pro malé vodní toky v případě výskytu přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek. Pro stavební objekty ohrožené povodní je třeba vypracovat povodňový plán stavby.
- Stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek.
- Při výstavbě plošných a pilotových založení pod hladinou spodní vody nesmí dojít k ovlivnění vydatnosti zdrojů podzemních vod.

### **19.4 Podmínky odstavení staveništní mechanizace**

- Stavební mechanismy budou odstavovány v určeném prostoru staveniště na náležitě zpevněné ploše.
- Na staveništi nebudou zřizovány čerpací stanice PHM. PHM do stavebních strojů budou na staveništi doplňovány viz. kap. 4.3.z autocisterny.
- Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- Použité mechanismy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu.
- Jakékoliv znečištění bude okamžitě asanováno.

### **19.5 Ochrana vegetace a živých organismů**

Stávající, na staveništi ponechávaná zeleň a dřeviny rostoucí v bezprostřední blízkosti staveniště budou v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích chráněny před mechanickým poškozením např. bedněním kmene stromů, oplocením vymežujícím celou

kořenovou zónu stromů. Rovněž se předpokládá obednění lokalit ponechávaných keřových porostů.

Při realizaci stavebních prací je nutné dodržet zejména:

- výkopy pro zemní vedení budou vzdáleny nejméně 2,5 m od kmene stávajících dřevin
- výkop v kořenovém prostoru stávajících stromů (kořenový prostor je vymezen kořenovým systémem dřeviny) bude proveden manuálně tak, aby nedošlo k porušení hlavních kotvicích kořenů dřeviny, ty budou podkopány a potrubí a sítě budou vedeny pod kořeny
- při realizaci výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 5 cm,
- případná poranění kořenů budou ošetřena, slabší kořeny je nutno ostře přetnout a místa řezu zahladit
- obnažené kořeny je třeba chránit před vysycháním a působením mrazu, tzn. že doba výkopu bude zkrácena na technologicky minimálně možnou
- výkopový materiál bude ukládán min. 1 m od kmenů stávajících dřevin a mimo keře
- k ochraně před mechanickým poškozením stavební technikou budou stromy v prostoru stavby chráněny stabilním plotem, který bude chránit maximální plochu kořenové zóny stromů (plocha půdy pod korunou stromu rozšířená do stran o 1,5 m)
- pokud nelze realizovat oplocení dle písm. g), budou kmeny chráněny bedněním do výšky min. 2 m, bednění bude upevněno na kmen bez jeho poškození a vůči kmenu bude vypolštářováno, nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy, kořenové náběhy stromů budou chráněny vhodnou bandáží (např. rozříznutá pneumatika), umístěnou mezi ně a bednění
- realizací stavby nesmí dojít k žádnému poškození kořenových náběhů, v případě kolize s tělesem chodníku budou kořenové náběhy chráněny obalením jutou a vymezením konstrukce chodníku mimo ně před umístěním stavebních objektů (např. chodníku) bude z povrchu kořenové zóny odstraněn veškerý organický materiál.
- Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců i bezobratlých (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery).
- Kácení dřevin provádět mimo vegetační období. Kácení lze provést od poloviny září do poloviny března.
- Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
- V příp. nutnosti přejezdu vodotečí, musí být zřízeny (dočasné) mosty tak, aby nedocházelo k narušení koryta toku.
- Na biotopově a technicky vhodných stanovištích (zejm. z hlediska bezpečnosti provozu stavby) bude v případě kácení starých stromů část kmenů ponechána dle určení biologického dozoru k zetlení na podporu výskytu saproxylických organismů a vzniku úkrytů pro obratlovce. Počet uložených kmenů a jejich lokalizaci oznámí držitel výjimky orgánu ochrany přírody.
- Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky.

## **19.6 Archeologický průzkum**

Před zahájením výkopových prací v prostoru staveniště bude umožněno v případě potřeby provedení archeologického průzkumu příslušné organizaci dle Zákona č. 20/1987 Sb.

Stavebník bude NPÚ a příslušný krajský úřad informovat, s kým dohodu o provedení AP uzavřel - stavebník je povinen neprodleně oznámit jakékoliv porušení archeologických situací, stejně jako nálezy movité povahy zhotoviteli výzkumu, stavebník předloží při kolaudačním řízení stavby archeologem vyhotovenou závěrečnou zprávu jako doklad realizovaného průzkumu.

## **19.7 Intenzita provozu staveništní dopravy**

Hodnoty intenzity mimostaveništní dopravy jsou uvedeny jako průměrné denní a následně i předpokládané maximální denní vypočtené na základě navrženého postupu prací.

### **19.7.1. Frekvence dopravy v čase**

Nejvyšší frekvence dopravy bude během realizace zemních prací v období od 1.10.2024 – 1.7.2025 a to zejména v místě křížení budoucího drážního tělesa s ulicí Prostřední.

V místě spojnice ulic Regensburská a Vejprnická bude frekvence dopravy obdobná jako při jiných rekonstrukcích mostních objektů.

Předpokládaná frekvence TNV – bude doplněno po zpřesnění výkazu výměr.

### **19.7.2. Frekvence dopravy směrem na skládky a k zemníkům**

Bude doplněno – bude doplněno po zpřesnění výkazu výměr.

## **20 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně hospodaření třetích stran.**

### **20.1 Vliv provádění stavby na okolní pozemky**

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod. Výstavbou nesmím dojít k omezení provozu (vjezdu) k okolním objektům. U vjezdu na staveniště bude umístěna informační tabule se základními údaji stavby a s uvedením zodpovědných pracovníků investora a zhotovitele včetně kontaktů. Na viditelném místě u vstupu na staveniště musí být vyvěšeno oznámení o zahájení prací, toto musí být vyvěšeno po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.

- Chodníky jako součásti místních komunikací nebudou přejížděny staveništní mechanizací bez stavební úpravy bránící poškození od zvýšené zátěže.
- Stávající konstrukce v majetku třetích osob (chodníky, komunikace, inženýrské sítě...) musí být během stavby ochráněny a udržovány ve funkčním stavu. Případné

poškození musí bez prodlení opraveno a dotčená infrastruktura zprovozněna dle požadavku vlastníka/správce. Tato ochrana je buďto předepsána projektem, nebo bude zajištěna zhotovitelem dle obecně platných předpisů pro realizaci stavebních prací.

- Vzniknou-li prokazatelně v souvislosti s prováděním stavby škody na okolních pozemcích a zařízeních, je zhotovitel povinen je neprodleně odstranit na vlastní náklad.
- Stavba musí respektovat provoz dráhy, drážních zařízení a zařízení třetích stran. V důsledku stavby nesmí dojít k zamezení přístupu a údržby objektů třetích stran.
- V blízkosti podzemního elektrického vedení, plynárenských zařízení, vodovodních řadů, produktovodů, rozvodů tepla a podobných inženýrských sítí budou výkopy prováděny ručně, bez použití mechanizace, to platí i pro křížení těchto sítí.
- Kabele elektrického vedení budou v případě potřeby budou provizorně vyvěšeny a zajištěny proti poškození.
- Odkryté potrubní vedení bude zabezpečeno proti poklesu a vybočení.
- V průběhu stavebních prací a po dokončení stavby budou vyčištěny všechny dotčené kanalizační vpusti a zkontrolována, případně obnovena jejich funkčnost.
- Odvodnění staveniště bude navrženo tak, aby nedoházelo k podmáčení okolních pozemků a ke znečišťování povrchových a podzemních vod.
- Práce na stavbě mohou provádět pouze oprávněné a poučené osoby.
- Nesmí být nepovoleně omezován provoz na komunikacích.
- Nesmí být nadměrně znečišťováno ovzduší a okolí stavby, ani jinak zhoršováno životní prostředí.
- Nesmí být omezována práva vlastníků sousedních pozemků.
- Musí být zajištěna bezpečnost práce a technických zařízení, požární ochrana, řádné oplocení a osvětlení staveniště a bezpečné přístupy ke stavbě.
- Celý prostor staveniště bude ohrazen a zajištěn proti možnému zranění osob stav. technikou.
- Podrobně řeší danou problematiku samostatná část BOZP.

Nejvíce bude stavbou zasažena oblast zahrádkářské kolonie, jejíž část je navržena k demolici, aby uvolnila místo novému drážnímu tělesu. Do této lokality musí být do doby dokončení nové přístupové komunikace ze spojnice ulic Regensburská a Vejprnická zajištěn stávající přístup z ulice Prostřední, který bude zpevněn a sloužit i jako staveništní komunikace.

## 20.2 Ostatní opatření

- Zhotovitel stavby je povinen seznámit se s obsahem vyjádření dotčených orgánů státní správy a inženýrských sítí k dokumentaci pro stavební povolení, a i příslušných stavebních povolení.
- Vozidla vyjíždějící ze stavby na veřejnou komunikaci budou očištěna.
- Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby zachovány, ochráněny a trvale přístupné.



## **21 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě atp.**

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu 14.12.2025.

## **22 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

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 zdraví 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 směrnicím 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 (SŽ, 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.

***Činnost cizího právního subjektu v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic.***

(1) Činnost CPS v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

(2) CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,
- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,
- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započítáním prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při



činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení SŽ.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách SŽ upravují předpisy SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic; SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců státní organizace Správa železnic (od 1. 3. 2023 účinná změna č. 1 předpisu SŽ Bp2); a předpisem SŽ Bp3 – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách státní organizace Správa železnic (od 1. 3. 2023 účinná změna č. 2 předpisu SŽ Bp3).

Předpis jsou ve stanoveném rozsahu závazné pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od SŽ, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

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.

## 23 Odvodnění staveniště

### 23.1.1. Odvodnění staveniště

Zhotovitel v rámci své dodávky stavby zabezpečí odvodnění staveniště a zajistí likvidaci odpadních vod z dočasných objektů ZS (buňkoviště a mobilní WC). V areálu železniční stanice je možné používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. V průběhu realizace stavby bude v provozu stávající odvodňovací zařízení, které bude postupně nahrazováno novým odvodňovacím zařízením.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště a staveništních cest, nepřípustné je poškození komunikací, pěších cest a povrchů mimo obvod stavby.

Vody přitékající z okolních pozemků a svahů násypů do prostorů staveniště musí být zachytávány příkopy a odváděny mimo prostor stavby. Tento systém odvodnění musí být připraven v každé fázi zemních prací.

Znečištěná voda ze staveniště (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna do kanalizace, na nezastavěný terén, do stávající vodoteče přes sedimentační jímku. V případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V prvních fázích výstavby budou realizovány retenční nádrže, do kterých bude postupně, po usazení kalů v sedimentačních jímkách, jak bude postupovat výstavba sváděna voda z otevřeného odvodnění a vypouštěna prostřednictvím dokončených úseků dešťové kanalizace.

Dešťové vody a podzemní průsakové vody budou ze stavebních jam sváděny do usazovacích jímek umístěných ve stavebních jamách v nejnižších místech, ve kterých budou usazeny kaly. Z těchto jímek bude voda odčerpávána do sedimentačních jímek umístěných u stavebních jam. V těchto jímkách budou usazeny drobné kalové částice, jímky budou zároveň plnit funkci základní retence vody. Ze sedimentačních jímek bude voda vypouštěna do stávajících vodotečí nebo do volného terénu, kde bude vsakována.

Otevřená odvodnění budou budována v předstihu případně současně s hlavními zemními pracemi tak, aby byl zajištěn odtok vody ze stavební jámy a minimalizovala se potřeba čerpání.

V místě zářezových partií bude odtěžení přednostně realizováno tak, aby byl zajištěn gravitační odtok srážkové případně vody, v případě že tento způsob realizace nebude možný, například z důvodu nutnosti realizace přeložky inženýrské sítě ještě před vybudováním zářezu, je nutné počítat s čerpáním vody z výkopu.

### **23.1.2. Odvodnění zařízení stavenišť**

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a Správy železnic. U dočasných objektů ZS - buňkoviště nebudou-li napojeny na stávající či nově vybudovanou kanalizaci, bude pod hygienickou buňkou umístěn kontejner - odpadní septik. Do tohoto septiku budou svedeny odpadní vody, septiky budou pravidelně vyváženy.

V prostoru staveniště budou v souladu s postupem stavebních prací a zajištěním docházkové vzdálenosti umístěny dle potřeby buňky chemického WC, tyto budou pravidelně vyváženy.

## **24 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.**

Zásobování stavby pohonnými hmotami je navrženo třemi způsoby.

- 1) Pomocí sladů s nádržemi na PHM, ty bývají převážně dvouplášťové, kdy vnější plášť plní funkci havarijní jímky a je schopen pojmout 110% objemu nádrže, bývají osazené průtokoměrem, filtrem pro odlučování vody a nečistot. I přes odolnost vůči UV záření je vhodné je skladovat pod přístřešky nebo krytých skladech. Součástí plochy je i opravárenská hala a sklady pro materiál k zabudování.
- 2) Pravidelným zásobováním staveništní mechanizace prostřednictvím cisternových vozů. Staveništní mechanismy, které nesmí na veřejné komunikace (grejdry, bagry, dozery, pilotovací soupravy atp.) budou zásobovány z cisteren, které budou na stavbu dojíždět a budou vybaveny výdejní pistolí. Zásobování bude probíhat kontinuálně v celé trase dle potřeb stavby. Předpokládá se využití dvounápravových autocisteren o kapacitě 12m<sup>3</sup>. Přeprava pohonných hmot se řídí mimo jiné předpisy ADR o přepravě nebezpečných látek.
- 3) Standardní vozidla stavby, která mohou na veřejně přístupné komunikace (dodávky, osobní auta, nákladní auta, autojeřáby) mohou využívat stávající čerpací stanice v blízkosti stavby.

Zásobování staveniště vodou a el. energií je popsáno v samostatné kapitole č.4.

## **25 Řešení sociálních a sanitárních zařízení**

Slouží sociálním a hygienickým potřebám pracovníků na staveništi. Musí být vybudováno před zahájením vlastních stavebních prací, nebo okamžitě při jejich zahájení. Rozsah sociálního zařízení staveniště závisí na počtu pracovníků, pro které je budováno, a zejména na počtu pracovníků, pro které je nutné zajistit stravování, popř. ubytování. Rozsah musí pokrýt dále smluvní nároky poddodavatelů, kteří zajišťují příslušné části dodávek stavby pro hlavního zhotovitele. Návrh a zřizování sociálního a sanitárního zařízení musí být v souladu s příslušnými hygienickými předpisy a je součástí dodávky vysoutěženého zhotovitele stavby.

## **26 Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Vjezdy na staveniště jsou graficky znázorněny v přílohách B..8.2 Přehledná situace stavby. 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 inspektorátem.

## **27 Staveništní přejezdy a úrovňová křížení**

Nejsou ve stavbě navrženy.

## **28 ZÁVĚR**

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu je možno v navržených stavebních postupech realizovat. Zhotovitel vypracuje podrobný HMG stavby tak, aby na sebe práce plynule navazovaly.

PŘÍLOHY:

- 1) Záznam z výrobní rady na ZOV
- 2) Záznam z projednání silničních dopravních omezení.
- 3) Záznam z projednání koordinace drážních staveb a výstavby okružní křižovatky Domažlická - Folmavská.
- 4) Záznam z projednání koordinace 1. a 2. stavba „Domažlická“
- 5) Def. schéma napájení a dělení TV

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/49/2024

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

605 229 076

E-MAIL:

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 3. května 2024

Dle rozdělovníku

**Věc:****„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“****Záznam z projednání organizace výstavby**

Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 21 001 201 jednání.

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo **22.11. 2023 od 13:00 hod formou videokonference s využitím MS Teams.**

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

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska žel. tratí a uzlů  
**SUDOP PRAHA a.s.**  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.

Přílohy:  
Záznam z porady  
Prezenční listina



## 1. Obecné informace

- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ (dále jen I. etapa) je zpracovávána ve stupni DSP
- Související stavba na téže rameni „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ je zpracována ve stupni DSP.
- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je zpracována ve stupni DUR a v současné době se řeší odvolání některých soukromých vlastníků a spolku Děti Země.
- Realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ je předstihovou stavbou před realizací stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 2.etapa“. Cílem stavby je výstavba zárodku novostavby tratě v lokalitě Nová Hospoda v zákrytu se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ v jedné výluce v délce trvání cca 5,5 měsíce.
- 13.11.2023 proběhlo jednání na Odboru dopravy města Plzně ohledně silničních dopravních omezení generovaných drážní stavbou. Důležitou informací je skutečnost, že v roce 2024 a první polovině roku 2025 budou v místě kruhového objezdu u Makra (napojení ulic Regensburská, Domažlická, Folmavská) probíhat přeložky inženýrských sítí s omezením kapacity vlivem lokálních omezení a v druhé polovině roku 2025 jsou navrženy postupné uzavírky ramen kruhového objezdu. Projektant koordinuje silniční dopravní omezení vyvolané drážní stavbou s projektantem dopravních omezení vyvolaných rekonstrukcí kruhového objezdu.

## 2. Rozhodující termíny výstavby, pracovní doba

- Zahájení realizace stavby po předání staveniště zhotoviteli k 12.8.2024 v souladu s HMG související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“.
- Pracovní doba je dle požadavku objednatele uvažována 7dní v týdnu, ve dvousměnném provozu se 14h pracovní dobou. Doprava bude probíhat v denní době od 7 do 21h, ve výjimečných případech i v noci (např. během přeprav nadrozměrných nákladů atp.). Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech, mimo zastavěnou oblast i o víkendech. Budou respektovány zákonné limity pro hluk z výstavby.
- V období od 12.8.2024 d 1.7.2025 budou provedeny práce bez vlivu na drážní provoz, jedná se o:

**Od 12.8.2024 – 1.10.2024** budou realizovány práce nevyžadující kácení, jedná se zejména o projednání dopravních tras a dopravně inženýrských opatření, pasportizace stávajícího stavu, vytyčení stavby, příprava ploch zařízení staveniště a zahájení prací na výrobně-technické dokumentaci SO a PS.

**Od 1.10. 2024** bude zahájeno kácení, které následně umožní zahájení stavebních prací.

- Zahájení zemních prací v místě zárodku nového drážního tělesa, využitelná zemina z výkopových partií bude přednostně ukládána do tělesa nového násypu bez mezideponování, což má příznivý vliv na plochy mezideponií a současně je umožněna konsolidace násypového tělesa a minimalizováno riziko následného sedání. Vedlejším efektem je rozložení staveništní dopravy do širšího časového období a nižší špičková frekvence vozidel TNV.
- Výstavba mostu SO 2-20-01 mimo křídlo zasahující do ulice Prostřední.
- Výstavba nové technologické budovy SO 1-40-01 a venkovní trafostanice SO 1-64-02 pro napájení z TV.
- Výstavba nové zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01, pilotové zdi SO 2-23-01 a pilotové zdi v místě stávajícího fotbalového hřiště.



- Rekonstrukce stávající spojnice Vejprnické a Regensburské včetně nové komunikace SO 2-30-01 do zahrádkářské kolonie.
- Přeložky inženýrských sítí ve vazbě na výše uvedené SO.

## Z jednání k HMG stavby:

Projektant uvedl, že termíny výstavby a výluk převzal ze související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“, ve které došlo oproti dokumentaci odevzdané k 07/2023 na základě telefonického požadavku zadavatele k posunu termínu zahájení rozhodujících výluk.

HIS stavby potvrdil termín zahájení stavby i posun termínu zahájení výluk na druhou polovinu roku 2025, konkrétní termíny uvedené v záznamu neuměl potvrdit.

## Ing. Radim Breicha:

Upozornil na potřebu zajistit přístup do „zahrádkářské kolonie“ během zemních prací, a to i pro vozidla IZS.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Přístup do oblasti je zajištěn během výstavby následovně:

- a) Z ulice Prostřední po stávající účelové cestě, která bude po zpevnění sloužit i jako staveništní komunikace. V místě komunikace zajišťující přístup do oblasti budou zemní práce přerušeny. Bude-li s ohledem na technologii postupu prací realizovaných vybraným zhotovitelem stavby potřeba v místě komunikace zahájit zemní práce, bude přístupová komunikace dočasně přeložena tak, aby byl trvale zajištěn přístup do lokality ve stejné či lepší kvalitě a sjízdnosti, než je stávající přístup.
- b) Nebo, z nové křižovatky na spojovací silnici Vejprnická/Regensburská po dokončení nové komunikace.

**Od 1.7.2025** bude zahájena dlouhodobá výluka od km 107,600 po ŽST Vejprnice, která je navržena v zákrytu s výlukou související drážní stavby.

- Ve výluce budou přestavěny stávající mostní objekty v ev.km 115, 213 (v rámci související drážní stavby) a v ev. km 114,388 jako SO 1-20-01 této stavby.
- Proběhne výstavba rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně trakčního vedení vyloučeného úseku trati. Proběhne pokládka inženýrských sítí.
- Bude přeložena ulice Prostřední do definitivní polohy a v návaznosti dokončeno křídlo nového prefabrikovaného mostu SO 2-20-01 a dokončeny jeho zásypy.
- Ke konci výluky musí být odzkoušeny a připraveny k aktivaci všechny technologie, zejména tedy sdělovací zařízení včetně GSMR, zabezpečovací zařízení a silnoproudá technologie.

**Po 14.12.2025** (skončení výluky tratě) budou probíhat dokončovací práce.

- Následné podbití kolejí, pantografická zkouška, definitivní regulace TV.
- Budou dokončeny práce na zárodku nového drážního tělesa bez dopadu na drážní provoz po stávající trati.
- Budou postupně rušeny plochy zařízení staveniště a provedeny definitivní terénní úpravy.

## 3. Rozhodující drážní výluky

Předpokládaný rozsah drážních výluk ve stavebním postupu č.2:

Nepřetržitá výluka (souběh se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“).

TU

- |   |         |
|---|---------|
| o K.č.982 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... | 167 dní |
| o K.č.981 km 107,600 - ŽST Vejprnice..... | 167 dní |

Během dlouhodobé výluky je stávající TV vykotveno mimo rozsah stavby, stavba tudíž nevyžaduje v této fázi úpravu TV.

Nad rámec související stavby pak:

- |  |        |
|--|--------|
| o Vlečka společnosti IT Bohemia, denní výluka..... | 6 x 6h |
|--|--------|

## Trakční vedení

### Denní výluka

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 1 x 6h  
(výstavba základů TS)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 12 x 6h  
(montáž TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981 – km 107,600 ..... 12 x 6h  
(montáž TV)

### Noční výluka

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 2 x 6h  
(montáž stožárů TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981,928 – km 107,600 ..... 10 x 2h  
(montáž bran TV)

### Denní výluka \*

- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.982 – km 107,600 ..... 2 x 6h  
(montáž TV)
- Plzeň-Jižní Předměstí (mimo) SK č.981 – km 107,600 ..... 4 x 6h  
(montáž TV s vykotvením přes 982)

### Úprava rozsahu výluk na základě závěrů z výrobní porady. (připomínka Ing. Petr Kuník):

*Během prací na TV v místě stávajícího vykotvení SK č. 501,502 bude vypnuto TV v úseku Plzeň-Jižní Předměstí(včetně) km 350,250 (el. dělení) po stávající vykotvení SK č. 502,501 v km 105,612. Během této doby bude provoz do stanice Plzeň-Jižní Předměstí na SK č. 501,502 pouze nezávislou trakcí.*

### Reakce projektanta, Martin Jarath Bc.

*Během jednání byl vznesen dotaz na upřesnění počtu a popisu napěťových výluk (Ing. Kuník, O11), a to zejména ve vztahu k vylučování napájení trolejového vedení kolejí číslo 501 a 502 na Jižním předměstí. Na základě následné diskuse s nejasným závěrem na přijatelnost takových výluk (dopad na obraty vlaků linky P1 jih) byl telefonicky osloven Ing. Tomáš Hampl (PO Plzeň), který potvrdil návrh projektanta, že tyto výluky budou konány ideálně ve víkendových sedlech (obrat vlaků linky P1 jih na „domažlických“ kolejích číslo 501 a 502 by měl probíhat pouze u posilových spojů – u kmenových spojů je pro GVD 2024 s ohledem na koliznost jízdních cest na zhlaví uvažován obrat na „chebských“ kolejích číslo 511 a 512).*

*Realizace této stavby je uvažována v zákrytu s výlukami jiné stavby („Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“), která má stanovena taková dopravní opatření, že vyjma obsluhy vlečky IT Bohemia a výše diskutovaných napěťových výluk kolejí 511 a 512 nevyžaduje žádná další dopravní opatření.*

## 4. Obecně k problematice napájení a uvádění ETCS do provozu

### 4.1 Napájení

- Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ a stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ by měly být napájeny z nové TNS\_ Skvrňany. Nicméně projekt na TNS Skvrňany byl zadán společně se stavbou „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“, u které výluky končí k 14.12.2025. Samotná výstavba nové TNS, montáž technologií a uvedení do provozu však trvá min cca 30 měsíců (projektant v tomto čase neuvažuje

doprojektování realizační dokumentace), tzn., že napájení z nové TNS Skvrňany s velkou pravděpodobností nebude k 14.12.2025 možné a bude uvedeno do provozu až cca 1,5 roku poté, tedy 06/2027. Jako řešení se jeví dočasně napájet úsek ze stávající TNS v Doudlevcích \*.

**\* Provoz vozidel v závislé trakci po uvedení stavby do zkušebního provozu - úprava na základě závěrů z výrobní porady (informace od HlSe stavby):**

Po dokončení výstavby SO a PS a uvedení stavby do zkušebního provozu, bude do doby uvedení do provozu nové TNS Skvrňany nadále drážní provoz provozován v nezávislé trakci (provoz vozidel elektrické trakce bude nadále možný pouze v současném rozsahu, tedy po Plzeň-Jižní Předměstí), a to po dobu cca 1,5 roku. Napájení z TNS v Doudlevcích bude v rámci této stavby sloužit pouze pro napájení nových technologií, vedlejším přínosem bude ochrana proti odcizení, jelikož TV bude pod napětím.

- Z pohledu uvádění do provozu zabezpečovacího zařízení je nutné kromě ETCS uvést do provozu i systém GSM-R. Uvedení systému GSM-R do provozu je podmíněno projektem a vyhodnocením měření signálu GSM-R po novém kolejovém svršku, na což je potřeba cca min 4 týdny. Tím ovšem vzniká prostor mezi uvedením úseku do zkušebního provozu po montáži TV a vyhodnocením a uvedením do provozu systému GSM-R respektive ETCS. Délka tohoto časového úseku mezi uvedením tratě/stanice do zkušebního provozu a uvedením do provozu ETCS a GSM-R bude odvislá od délky úseku uváděného do provozu a může se pohybovat od několika týdnů do několik měsíců. Rádi bychom si potvrdili, jakým způsobem budeme v této době zabezpečovat a provozovat drážní dopravu (ve výluce ETCS 60/40km)?

**Reakce projektanta, Ing. Martin Raibr, Ing. Martin Štrof**

Pro nastavení systému GSM-R a ETCS je potřeba, dle délky úseku, počítat s 1-6 měsíci od dokončení pokládky kolejového roštu a položení kabelizace na měření, vyhodnocení a nastavení systému GSM-R a ETCS. V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ postačuje pro tyto práce časový úsek v délce 4 týdnů.

Jak je z hlediska HMG prací a dostatečného časového prostoru řešeno zprovoznění GSM-R v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ nebylo předmětem ani náplní této porady.

HlSe stavby potvrdil informaci od Ing. Raibra, že potřebný čas v délce 1-6 měsíců z důvodu zprovoznění GSM-R a ETCS musí s ohledem a rozsah stavby řešit stavba „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“. V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ bude vytvořen časový úsek mezi uvedením do provozu GSM-R a dokončením položením kolejového roštu v délce 4 týdnů. Během této doby bude traťový úsek od Výhybny Nová Hospoda po Vejprnice projet několikrát měřicím vozem, provedeno vyhodnocení měření a případně upraveno nastavení antén BTS GSM-R.

**Ing. Petr Kuník**

- V rámci stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ požaduje uvedení stavby do zkušebního provozu včetně ETCS a GSM-R a souhlasí s případným prodloužením zastaveného provozu z důvodů měření a aktivace GSM-R a ETCS v délce 2-3 týdnů, pakliže nebude možné HMG stavby upravit tak, aby bylo možné dodržet předpokládanou délku zastaveného provozu související stavby.
- Ke stavbě „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ uvedl, že v dokumentaci ZOV nenašel bližší informace k uvádění stavby do zkušebního provozu pod ETCS a GSM-R.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Projektant prověří, zda je možné v HMG stavebních prací vyčlenit 4 týdny na proměření a nastavení systému GSM-R po dokončení kolejového roštu a kabelizace na úkor stavebních profesí, a uvést stavbu do zkušebního provozu ke změně grafikonu včetně ETCS a GSM-R. S ohledem na výše uvedené, nenastane z důvodu realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ stav, kdy bude zahájen zkušební provoz a nebude v provozu GSM-R.

Dle HMG stavebních prací stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ je v úseku Výhybna Nová-Hospoda – Vejprnice mezi dokončením kolejového roštu/dokončením pokládky kabelizace 9 týdnů do zahájení zkušebního provozu, což je dostatečný čas pro nastavení a spuštění ETCS a GSM-R.

Ostatní úseky související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ nebyly předmětem této porady, projektant pouze upozornil zadavatele na potřebu měření, vyhodnocení a nastavení systému GSM-R a ETCS i v dalších úsecích stavby s dopadem na termín uvedení do zkušebního provozu.

## 5. Silniční omezení

- Ulice prostřední bude uzavřena v pol. roku 2025. Během této doby bude realizována přeložka komunikace, přeložky inženýrských sítí a výstavba mostních objektů.
- Ulice Regensburská bude uzavřena:
  - Během výstavby nové křižovatky a výstavby zdi z vyztužených zemin SO 1-23-01.
  - Během demoličních prací na mostu SO 1-20-01 a během osazování mostních prefabrikátů SO 1-20-01.

Uzavírky ulice Regensburské je dle dosavadních jednání nutno realizovat do 06/2025.

Uzavírka ulice Prostřední v druhé polovině roku 2025 je zatím v kolizi s pracemi na kruhovém objezdu, tam by uzavírky měly skončit v srpnu 2025. Prověřuje se uzavírka ulice Prostřední až od 10/2025.

## Ing. Radim Breicha:

Upozornil projektanta na nutnost řešit dopravní omezení se panem Lacykem, který vrcholově řeší DIO v Plzni.

## Reakce projektanta, Ing. Lukáš Pohořelý

Projednání DIO, které proběhlo 13.11.2023 se účastnili zástupci odborů dopravy MMP, SÚSPK, ŘSD včetně koordinátora DIO pana Lacyka. Před jednáním poslal projektant účastníkům porady pracovní podklady včetně HMG prací. Během jednání se pozvaní zástupci odborných složek dopravy nebyly schopni k předloženému návrhu blíže vyjádřit a odkázali projektanta na pana Pavla Marka, který zpracovává DIO v dané oblasti. V této věci dále probíhá koordinace a předávání podkladů.

Zapsal: Ing. Lukáš Pohořelý

Prezenční listina z výrobní porady ZOV stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“

Počáteční čas	Čas dokončení	Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email
11.22.23 13:04:48	11.22.23 13:05:06	Martin Jarath	SUDOP PRAHA	+420 739 383 253	martin.jarath@sudop.cz
11.22.23 13:04:56	11.22.23 13:05:25	Petr Zdeněk	SŽ OŘ Plzeň	724808583	zdenek@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:04:52	11.22.23 13:05:46	Jan Masopust	Správa železnic, státní or	601 691 131	MasopustJa@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:20	11.22.23 13:05:59	Radim Brejcha	Správa železnic, státní or	601567063	Brejcha@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:20	11.22.23 13:06:10	Jan Sekyra	SŽ, CDP Praha	724 083 054	sekyra@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:13	11.22.23 13:06:18	Simona Bábská	ČD Cargo, a.s.	725705887	simona.babska@cdcargo.cz
11.22.23 13:05:31	11.22.23 13:06:24	Jiří Lískovec	SŽ OŘ Plzeň	606 611 078	liskovec@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:42	11.22.23 13:06:37	Roman Poustka	Správa železnic, s.o.	724986116	poustka@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:06:01	11.22.23 13:06:41	Zdeněk Joza	SŽ GŘ O11	607104992	joza@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:05:57	11.22.23 13:07:30	Markéta Vaňurová	ČD, a.s. / SVOD Bohemia	725 224 943	vanurova@gr.cd.cz
11.22.23 13:05:27	11.22.23 13:08:06	Ing. Tomáš Šlais	SPRÁVA ŽELEZNIC, GŘ - (	720053213	slais@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:07:41	11.22.23 13:08:54	Ing. Stanislav Pohl	SUDOP Praha a.s.	703 462 486	stanislav.pohl@sudop.cz
11.22.23 13:08:18	11.22.23 13:08:56	Tomáš Míka	Správa železnic, GŘ O6	725 761 482	mikat@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:07:26	11.22.23 13:09:36	Radek Horyna	SŽ, GŘ O23		horynar@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:04:57	11.22.23 13:10:27	Lukáš Strejc	Správa železnic, GŘ O6	702269596	strejcl@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:10:07	11.22.23 13:11:50	Petr Velík	SŽ s. o., OŘ Plzeň	602668272	velik@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:12:50	11.22.23 13:13:40	Jaromír Louma	SŽ, GŘ, O6	725 919 484	Louma@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:14:39	11.22.23 13:15:09	Zdeněk Bohatý	SŽ GŘ O14/3	720 969 962	bohatyz@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:17:39	11.22.23 13:18:26	Karel Halma	SŽ s.o. SŽT	972 522 401	halma@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:18:28	11.22.23 13:19:07	Roman Kesl	Správa železnic, SSZ	720 983 233	KeslR@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:18:39	11.22.23 13:19:34	Vojtěch Blažek	Správa železnic, s.o.	607014891	blazekv@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:21:46	11.22.23 13:22:20	Petr Mahdal	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 072	petr.mahdal@sudop.cz
11.22.23 13:24:15	11.22.23 13:25:22	Aleš Rollinger	OŘ Plzeň, SSZT	602296179	rollinger@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:35:52	11.22.23 13:41:05	Petr Kuník	SŽ GŘ O12	725 805 797	kunik@spravazeleznic.cz
11.22.23 13:54:01	11.22.23 13:54:56	Pavel Skala	SŽ GŘ, odbor přípravy st	601 391 995	skalap@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:13:23	11.22.23 14:14:02	Petr Homola	SSZT Plzeň	724932663	homolap@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:13:36	11.22.23 14:14:08	Martin Raibr	SUDOP PRAHA a.s.	+420605229036	martin.raibr@sudop.cz
11.22.23 14:18:56	11.22.23 14:19:22	Kristýna Zýková	SSZ, SŽ	608660647	zykovak@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:18:54	11.22.23 14:19:26	Martin Štrof	SUDOP PRAHA	605 229 014	martin.strof@sudop.cz
11.22.23 14:18:50	11.22.23 14:19:41	Karel Dalesický	SŽ s.o. GŘ O24/OTP	606024299	Dalesicky@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:19:17	11.22.23 14:19:51	Vojtěch Porwisz	SŽ GŘ O14	724 460 476	porwisz@spravazeleznic.cz
11.22.23 14:18:55	11.22.23 14:20:06	Antonín Karásek	SŽ, ÚŘP Plzeň	724 644 119	karaseka@spravazeleznic.cz
11.23.23 8:36:56	11.23.23 14:31:40	Michal Dojčár	SUDOP PRAHA a.s.	+420 734 603 911	michal.dojcar@sudop.cz
11.27.23 9:16:26	11.27.23 9:17:16	Petr Zdeněk	SŽ OŘ Plzeň - oddělení in	724808583	zdenek@spravazeleznic.cz



VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/144/23

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 168 / 605 229 076

E-MAIL:

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 4. prosince 2023

Dle rozdělovníku

**Věc:****„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“****Záznam z projednání konceptu silničních dopravních omezení**

Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 21 001 201 jednání.

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo **13.11. 2023 od 9:00 hod** v kanceláři vedoucí Odboru dopravy Ing. Jany Tomanové na Magistrátu města Plzně.

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 uzlůIng. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů.**Přílohy:**

Záznam z porady

Prezenční listina

Inženýring - záznam z konzultace

Datum: 13.11.2023

**„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“**

Účastníci:

Ing. Lukáš Pohořelý, SUDOP PRAHA a.s., [lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

Ing. Petr Mahdal, SUDOP PRAHA a.s., [petr.mahdal@sudop.cz](mailto:petr.mahdal@sudop.cz)

Dále dle prezenční listiny

**Jednání bylo svoláno za účelem projednání konceptu dopravních omezení v průběhu realizace stavby.**

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Autor
1	<b>Vstupní informace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“</b>	
1.1	<p>Projektant seznámil účastníky porady se <b>základními</b> údaji o stavbě, kterými jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ (dále jen I. etapa) je zpracovávána ve stupni DSP</li> <li>Související stavba na téže rameni „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ je zpracována ve stupni DSP.</li> <li>Stavba Realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je zpracována ve stupni DUR a v současné době se řeší odvolání některých soukromých vlastníků a spolku Děti Země.</li> <li><u>Realizace stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“</u> je předstihovou stavbou před realizací stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 2.etapa“. Cílem stavby je výstavba zárodku novostavby tratě v lokalitě Nová Hospoda <u>v zákrytu</u> se stavbou „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“ v jedné výluce v délce trvání cca 5,5 měsíce.</li> <li>Termín zahájení I. etapy je dle podkladu ze související stavby naplánován na 12.8.2024.</li> <li>Předpokládaný termín dokončení stavby je 13.6.2026</li> <li>Práce ve výluce traťové koleje v úseku od zastávky Plzeň-Skvřňany – ŽST Vejprnice od 1.7.2025 – 14.12.2025.</li> </ul>	Ing. Pohořelý, Ing. Mahdal
2	<b>Koncept výstavby I. etapy a hlavní dopravní omezení silniční dopravy</b>	



2.1	<p><u>Stavba je rozdělena na dvě hlavní etapy:</u></p> <p>1. a 3.etapa - práce mimo drážní výluky úseku Plzeň – Nýřany 2.etapa - práce za drážní výluky úseku Plzeň- Nýřany</p> <p><b>a) 1.etapa 12.8.2024 – 1.7.2025</b></p> <p>Mimo drážní výluky budou zahájeny práce na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemní práce na násypech a zářezech zárodku nové tratě,</li> <li>• zemní práce na nové komunikaci do zahrádkářské kolonie včetně nové křižovatky s napojením na spojnici ulic Regensburská a Vejprnická,</li> <li>• nová zárubní zeď z vyztužených zemin mezi uvedenou spojovací komunikací a drážním tělesem,</li> <li>• zahájení výstavby nového mostu v ul. Prostřední (příprava na přeložku silnice)</li> <li>• výstavba pilotové stěny u fotbalového hřiště</li> </ul> <p><b>b) 2.etapa 1.7.2025 – 14.12.2025</b></p> <p>Během drážní výluky budou realizovány práce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba silničního podjezdu v ulici Prostřední během související stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) -Nýřany – Chotěšov(mimo)“</li> <li>• Výstavba prefabrikovaného rámového silničního podjezdu na spojnici ulic Regensburská a Vejprnická.</li> <li>• Přeložka silnice Prostřední včetně souvisejících přeložek inž. sítí, zejména pak STL plynovodu a kanalizace.</li> <li>• Výstavba železničního svršku a spodku, ke konci výluky uvedení tratě do provozu.</li> </ul> <p><b>c) 3.etapa 14.12.2025 – 13.6.2026</b></p> <p>Mimo drážní výluky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokončovací práce, vyklizení ploch ZS, zkušební provoz, vegetační úpravy, opravy vad a nedodělků.</li> </ul>	Ing. Pohořelý, Ing. Mahdal
2.1.1	<p><u>Dopravní omezení navržené dle rozsahu prací v bodě 2.1.a)</u></p> <p>Během výstavby nové zárubní zdi a křižovatky na spojnici ulic Regensburská a Vejprnická, uzavírka komunikace na cca 3 měsíce. Projektant navrhl objíždnou trasu ulic a) Prostřední, b) pokračovat severně Regensburskou s napojením na Vojanovu případně Chebskou.</p> <p>V ulici Prostřední je dopravní omezení pro vozidla nad 3,5t, po projednání obdržel projektant od Ing. Mareše informaci, že důvodem omezení je zejména stávající podjezd tratí, na most jako takový by mohla vjet vozidla do 17t.</p> <p>S ohledem na možnost kácení až od 1.10. je pravděpodobné, že realizace křižovatky v místě spojnice proběhne v první polovině roku 2025.</p> <p><u>Připomínky zástupců dopravy</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uzavírku spojnice je nutné koordinovat s dopravními omezeními navrženými v rámci rekonstrukce kruhové objezdu u Makra - související stavba ŘSD. Uzavírka bude pravděpodobně možná v roce 2024 (výstavba přeložek inž. sítí), případně nejpozději do 06/2025. Bližší informace o termínech sdělí zpracovatel DIO pro ŘSD Pavel Marek.</li> <li>2. Projektant obdržel DIO související stavby ŘSD, včetně situací upřesňujících termíny předpokládaných uzavírek v roce 2025.</li> <li>3. Etapu č.2, tj uzavírku ulice Prostřední realizovat až v termínu po skončení opravy OK MAKRO.</li> </ol> <p>Projektant obdržel kontakt na pana Marka od Ing. Novotné. Bylo dohodnuto, že zpracovatel DIO stavby ŘSD zpracuje přehlednou situaci stavby s popisem uzavírek a navržených termínů. Obdobnou situaci zpracuje projektant drážní stavby.</p>	Ing. Pohořelý Účastní porady dle prezenční listiny

2.2	<p><u>Dopravní omezení navržené dle rozsahu prací v bodě 2.1.b)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uzavírka ulice Prostřední cca 3 měsíce, Současně s: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Úplnou uzavírku i spojnici Regensburská/Vejprnická cca 1 až 2x14 dní (bude upřesněno) z důvodu demolice stávající tříklenbového mostu, následně pro osazování prefabrikovaných nosníků nového mostu jeřábovou technikou. Projektant navrhl objíždnu severně ulicí Regensburskou s napojením na Vojanovu případně Chebskou.</li> <li>o Mimo úplnou uzavírku dopravní omezení v podobě průjezdu v místě mostu obousměrně jedním jízdním pruhem. Objíždna trasa spojnici Regensburská/Vejprnická.</li> </ul> </li> </ol> <p><u>Připomínky zástupců dopravy</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uzavírky a dopravní omezení je nutné koordinovat s dopravními omezeními navrženými v rámci rekonstrukce kruhové objezdu u Makra - související stavba ŘSD. Na další jednání požadují předložit pracovní návrh dopravně inženýrských opatření.</li> <li>2. Při společné uzavírci dle bodu 1 objíždnu trasu vést po Regensburské až na Chebskou.</li> </ol>	Ing. Pohořelý Účastní porady dle prezenční listiny
2.3.	<p>Na projednání nebyla shoda ohledně tras linek MHD v místě spojnice Regensburská/Vejprnická a rozsahu využití ulice Prostřední jako náhradní trasy v rámci pro IAD případně MHD souvisejících staveb. Dle podkladů a místního šetření má projektant za to, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o V místě spojnice Regensburská/Vejprnická jsou vedeny autobusové linky MHD č. 24,25.</li> <li>o Ulice Prostřední je v rámci související stavby ŘSD využívána (v konceptu řešení DIO) pro náhradní autobusovou dopravu.</li> </ul>	Ing. Pohořelý



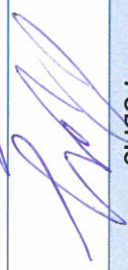



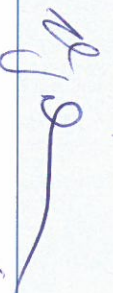
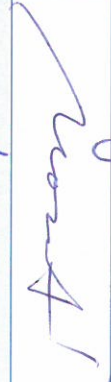

Zapsal:

Ing. Lukáš Pohořelý



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ Projednání koncepce dopravních tras a uzavírek		
DATUM	10. listopadu 2023		
MÍSTO	Magistrát města Plzně, Technický úřad MMP - Odbor dopravy		

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	<div> <div>mobili 605 229 076</div> <div>lukas.pohorely@sudop.cz</div> </div>	
MICHAL NEJBED	SÚSTPK	<div> <div>737 285 633</div> <div>MICHAL.NEJBED@SUSTPK.EU</div> </div>	
LACYK	PROJEKT PRZES	<div> <div>602 477 327</div> <div>lacyk@projektprzes.cz</div> </div>	
MARTIN LUKES	SUSHP	<div> <div>378 037 133</div> <div>LUKESHA@PLZE.CZ</div> </div>	
Michal Vrdra	ŘSD ČR	<div> <div>606 411 381</div> <div>Michal.Vrdra@rsd.cz</div> </div>	
„ZUZANA NOVOTNÁ“	ŘSD ČR, SPR. PLZEŇ	<div> <div>954 915 721</div> <div>ZUZANA.NOVOTNA@rsd.cz</div> </div>	
JAROSLAV VETROUŠ	ÚHOS, DOPRAVA	<div> <div>37 805 6552</div> <div>VETROUS@PLZE.CZ</div> </div>	



[illegible]

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	„Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN, 1. stavba, 1. etapa“ Jednání ve věci koordinace se stavbou „I/26 Plzeň, OK Domažlická - Folmavská
<b>DATUM</b>	12.3.2024
<b>MÍSTO</b>	Zasedací místnost ŘSD ČR, Správa Plzeň
<b>ÚČASTNÍCI</b>	dle prezenční listiny + ing. Křivánek (Teamsové připojení)
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	Ing. Zbyněk Musil, ing. Lukáš Pohořelý

Předmětem jednání bylo zkoordinování stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně), 1. etapa“ a „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“ (investor SŽ) se stavbou „I/26 Plzeň, OK Domažlická - Folmavská, (investor ŘSD ČR, Správa Praha). Cílem projednání bylo potvrdit si předpokládané HMG staveb a nalézt shodu nad rozsahem silničních dopravních omezení, jež stavby v lokalitě vyvolávají.

Mezi přítomnými bylo dohodnuto následující:

Časový předpoklad realizace stavby „I/26 Plzeň, OK Domažlická – Folmavská“ je **06 – 07/2025; resp. 07 – 09/2025**. Přeložky inženýrských sítí nutných pro realizaci této stavby budou prováděny v předstihu v první polovině roku 2024 za provozu po OK. Pro tyto práce jsou navrženy dočasná omezení provozu na OK. Uzavírky paprsků OK nejsou navrženy. Realizace stavby OK v druhé polovině roku 2025 počítá ve dvou hlavních fázích realizace s postupnými uzavírkami paprsků OK, s požadavkem na zachování provozu v ulici Prostřední. Dosavadní technické řešení výstavby mostu SO 22-20-01 v ulici Prostřední v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice-st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) - Nýřany – Chotěšov(mimo)“ však počítá v tomto období s uzavírkou ulice Prostřední, neboť v době zpracování dokumentace neměl projektant o uzavírkách na OK žádné informace a úplná uzavírka s objízdnou trasou byla z hlediska výstavby optimálním řešením. Projektant SŽ přednesl následující možnost řešení:

- Posunout termín realizace OK o jeden měsíc dopředu s dokončením OK nejpozději 08/2025.





*S tímto řešením nebyl souhlas ze strany ŘSD, neboť nelze garantovat přesný termín zahájení, resp. dokončení stavby (je nutné zohlednit možné zdržení s výběrem zhotovitele, komplikace při realizaci inženýrských sítí apod.)*

- b) Posun termínu drážní výluky, a tedy i uzavírky ul. Prostřední v místě mostu mimo uzavírky OK na 02 – 08/2026.

*S tímto řešením nebyl souhlas ze strany SŽ, neboť není žádoucí posouvat termín výluky a dokončení drážních staveb, které je naplánovány a zkoordinovány v rámci navazujících staveb.*

- c) Upravit technické řešení mostu SO 22-20-01 tak, aby během realizace mostu byl zachován omezený provoz pod mostem s krátkodobými uzavírkami pro demolici stávajícího mostu a pro montáž nosníků.

*S tímto návrhem všichni souhlasili, neboť se jedná o řešení, které řeší kolize vzniklé souběhem drážní a silniční stavby, a současně nevylučuje návrat k původnímu návrhu v případě, že se stavby vzájemně nepotkají, ať už z jakéhokoliv důvodu.*

Časový předpoklad realizace stavby „Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN, 1. stavba , 1. etapa“ je 08/2024 – 12.06.2026, dlouhodobé **výluky pro zájmový úsek** zahrnující spojkou Regenburská – Vejprnická a ulici Prostřední jsou na dráze uvažovány v termínu **1.7.2025 – 14.12.2025**.

Vzhledem k výše uvedenému (bude nutno operativně měnit dle stavu přípravy, případně i vlastní realizace; nicméně pro pokračování přípravy je k datu jednání uvažováno s následujícími postupy):

1) 08/2024 – 03/2025 budou probíhat přípravné práce na zemním tělese a drážním mostu – novém - pod novou trasou dráhy – „na zelené louce“. Práce jsou uvažovány za provozu v ulici Prostřední, spojnice Regenburská – Vejprnická uzavřena v 10-12/2024.

2) V období 03-04/2025 – 05/2025 bude kompletně (kromě úprav na stávajícím drážním mostu přes ulici Prostřední) dokončena výstavba přeložky Prostřední (SO 2 – 30 – 03) vč. inženýrských sítí a přepojení provozu na přeložku. Provoz přes OK MAKRO.

**V tomto období bude kompletně uzavřena ulice Prostřední.**

3) Současně s bodem 2) proběhne výstavba velkých přeložek IČ OK MAKRO



(předpoklad 04 – 05/2025) – NUTNÉ PRO KOORDINACI OBOU STAVEB

4) Výstavba severovýchodní části OK MAKRO (V1) stavby „I/26 Plzeň, OK Domažlická – Folmavská. Časový předpoklad 1.7. – 15.8.2025. Provoz po Regenburská – Folmavská zachován „bez omezení“, všechny ostatní paprsky OK MAKRO uzavřeny – viz ing. Marek a situace V1 a V2 + objízdné trasy. Provoz po ulici Prostřední omezen, varianty řešení dle bodů níže:

➤ Rozsah prací při ponechání stávajícího technického řešení na stávajícím drážním mostě přes Prostřední a z toho plynoucí uzavírky či omezení na ní:

- 6 dní pro demolici stávajícího objektu – **kompletní uzavírka**
- minimálně 14 dní na provedení zápor a pilot - **kompletní uzavírka**
  - záporové pažení
  - dobourání základu
  - zpětný zásyp
  - provedení pilot hluchým vrtání
- 1 den pro montáž nosníků – **kompletní uzavírka**

Vzhledem k neakceptovatelnosti rozsahu kompletních výše uvedených uzavírek a vyššímu riziku při realizaci velkoprofilových pilot v blízkosti přeložené kanalizace a STL plynovodu, bude dopracována alternativní PD stávajícího mostu na dráze (dle mailu ing. Sepse a ing. Křivánka ze dne 1.3.2025), která zkrátí realizaci mostu (resp. kompletní uzavírku ulice Prostřední) následně:

➤ Změna na mikropiloty:

- 7 dní pro demolici stávajícího objektu – **kompletní uzavírka**
- 1 den pro montáž nosníků – **kompletní uzavírka**

5) Výstavba jihozápadní části OK MAKRO (V2) stavby „I/26 Plzeň, OK Domažlická – Folmavská. Časový předpoklad 16.8.2025 – 30.9.2025. Provoz po Regenburská – Folmavská zachován „bez omezení“, všechny ostatní paprsky OK MAKRO uzavřeny – viz ing. Marek a situace V1 a V2 + objízdné trasy.

Po tuto dobu – výstavba dle 4) a 5) výstavba mostu 22 – 20 – 01 akce PlzDom2 a spojky Regenburská – Vejprnická (07 – 09/2025) bude doprava (s omezeními) kromě MO Regenburská – Folmavská vedena po Prostřední (obousměrně s dílčími omezeními), krátkodobé kompletní uzavírky Prostřední budou provedeny dle bodu 4). Po dobu těchto





krátkodobých uzavírek bude provoz směřován přes Vejprnice, autobusové lince obsluhující lokalitu Nové Hospody bude po tuto dobu umožněn provoz v místě vyloučených paprsků OK, ale bez možnosti levého odbočení na OK. Linka MHD bude pokračovat ve směru hlavních dopravních proudů mimo OK, kde se otočí, a s hlavním dopravním proudem bude pokračovat dále přes OK do ulice Regensburské.

Příloha:

- Prezenční listina
- Schemata výstavby severozápadní, resp. jihozápadní části OK MAKRO (V1, resp. V2) stavby „I/26 Plzeň, OK Domažlická – Folmavská
- HMG navržených dopravních omezení a uzavírek


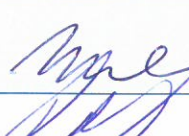
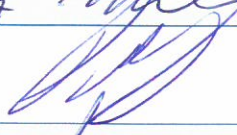
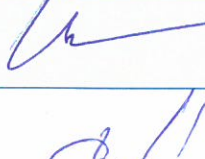
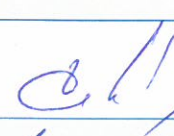
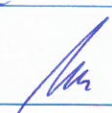
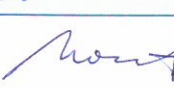

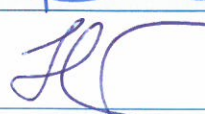
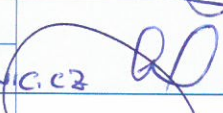

V Praze dne 20.3.2024

ing. Musil, ing. Pohořelý



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN“, 1. stavba, 1. etapa“ Jednání ve věci koordinace se stavbou „I/26 Plzeň, OK Domažlická - Folmavská
DATUM	12. března 2024
MÍSTO	Zasedací místnost ŘSD ČR, Správa Plzeň

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Zbyněk Musil	SUDOP PRAHA a.s.	+ 420 605 229 051 zbynek.musil@sudop.cz	
PETR MAHDAL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 072 PETR.MAHDAL@SUDOP.CZ	
LUKÁŠ POHORELÝ	- II -	605 229 076 LUKAS.POHORELY@SUDOP.CZ	
LACŮ	Dopravní ŘSD	602 477 327 lacuk@dprjrd.cz	
Cibulka	Policie ČR ŘSD	606 656 019 martin.cibulka@povr.cz	
II. MAOH	DI MAP	MAOH@PLZEN.EU	
NOVOTNÁ	ŘSD ČR	954 915 721 208202.novotna@rsd.cz	
BARTA M.	ŘSD s.p.	725 974 531 michal.barta@rsd.cz	
FRANTIŠEK HLAVÁČ	SŽ, SSŽ	602 444 989 hlavac@spravazeleznic.cz	
ROMAN KESL	SŽ, SSŽ	720 943 232 KESL@SPRAVAZELEZNIC.CZ	
MIROSLAV BLABOL	ŘSD ČR; PČR	724 240 521 MIROSLAV.BLABOL@rsd.cz	



## Musil Zbyněk Ing.

---

**Od:** Novotná Zuzana Ing. <Zuzana.Novotna@rsd.cz>  
**Odesláno:** pátek 26. dubna 2024 7:30  
**Komu:** Musil Zbyněk Ing.  
**Kopie:** Bárta Michal  
**Předmět:** RE: Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1

Vážený pane inženýre,

Předpoklad konce realizace stavby OK Makro je do 11/2025.

V období 17.2.2026 – 3.8.2026 je z hlediska dokončení stavby OK Makro možné využití plného profilu okružní křižovatky.

Váš email přeposílám i kolegům z provozního oddělení, aby se k výše uvedenému termínu vyjádřili také, zda není plánována v zájmovém území žádná další uzavírka či omezení.

S pozdravem,

Ing. Zuzana Novotná  
investiční referentka úseku výstavby Správy Plzeň  
Ředitelství silnic a dálnic s. p., Správa Plzeň  
Hřímalého 37, 301 00 Plzeň  
+420 954 915 721  
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), [zuzana.novotna@rsd.cz](mailto:zuzana.novotna@rsd.cz)



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC  
A DÁLNIC**

---

**From:** Musil Zbyněk Ing. <zbynek.musil@sudop.cz>

**Sent:** Wednesday, April 24, 2024 10:54 AM

**To:** Novotná Zuzana Ing. <Zuzana.Novotna@rsd.cz>; martin.cibulka@pcr.cz; lacyk@dprojekt.cz; Mahdal Petr Ing. <petr.mahdal@sudop.cz>; Pohořelý Lukáš Ing. <lukas.pohorely@sudop.cz>; Pavel Marek <marek@woring.cz>; machv@plzen.eu; Bárta Michal <Michal.Barta@rsd.cz>; Blabol Miroslav Ing. <Miroslav.Blabol@rsd.cz>

**Subject:** Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1

Někteří lidé, kteří dostali tuto zprávu, nedostávají často e-maily z adresy [zbynek.musil@sudop.cz](mailto:zbynek.musil@sudop.cz). [Přečtěte si, proč je důležité.](#)

Dobrý den všem, v návaznosti na naše březnové jednání ve věci „Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1“ došlo ze strany SŽ k úpravě termínu výluk na dráze. Tyto budou k současnému datu (24.4.2024) realizovány v termínu 17.2.2026 – 3.8.2026. V tomto období je tedy uvažováno i s uzavírkami či omezeními na spojnici Regenburská – Vejprnická; resp. v ulici Prostřední. Žádáme Vás tímto o potvrzení, že v tomto období je již možno uvažovat pro DIO akce PlzDom1 (investice SŽ) jednak s využitím plného profilu OK MAKRO, jednak že na toto období není plánována v zájmovém území žádná další uzavírka či omezení. Děkuji za reakci – opět v termínu jako potvrzení návrhu záznamu z 12.3.2024 – tedy do 3.5.2024. Musil, SUDOP.

P.S. Zástupce SŽ tímto mailem neobesílám, komunikace s nimi probíhá po vlastní ose.

Upozorňujeme, že nedílnou součástí této zprávy je doložka mailu týkající se právní závaznosti této zprávy, vyjádření odpovědnosti a chování společnosti v rámci Compliance programu a GDPR, jejíž plné znění naleznete zde: <https://www.sudop.cz/cs/novinky/dolozka-mailu>

## Musil Zbyněk Ing.

---

**Od:** Novotná Zuzana Ing. <Zuzana.Novotna@rsd.cz>  
**Odesláno:** úterý 30. dubna 2024 8:17  
**Komu:** Musil Zbyněk Ing.  
**Předmět:** FW: Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1

Vážený pane inženýre,  
Přeposílám ještě odpověď našeho provozního – viz email níže.

S přáním hezkého dne,

Ing. Zuzana Novotná  
investiční referentka úseku výstavby Správy Plzeň  
Ředitelství silniční a dálniční s. p., Správa Plzeň  
Hřímalého 37, 301 00 Plzeň  
+420 954 915 721  
[www.rsd.plz](http://www.rsd.plz), [zuzana.novotna@rsd.plz](mailto:zuzana.novotna@rsd.plz)



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC  
A DÁLNIC**

---

**From:** Fojtík Daniel Ing. MBA <Daniel.Fojtik@rsd.plz>  
**Sent:** Tuesday, April 30, 2024 7:35 AM  
**To:** Novotná Zuzana Ing. <Zuzana.Novotna@rsd.plz>  
**Subject:** FW: Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1

Ahoj, v zájmovém území stavby neplánujeme v roce 2026 žádnou opravu. V plánu je oprava Domažlické ulice od x Tylova po 22a x u Dráhy kde je , v plánu provedení 2025. Dan



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC  
A DÁLNIC**

**Ing. Daniel Fojtík**  
Správa Plzeň / Oddělení realizace oprav a údržby 332 20  
Technik provozního úseku  
+420 702 276 408/ 954 915 704/  
[daniel.fojtik@rsd.plz](mailto:daniel.fojtik@rsd.plz)  
Hřímalého 37, 301 00 Plzeň  
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

---

**From:** Weber Jan <Jan.Weber@rsd.plz>  
**Sent:** Monday, April 29, 2024 6:30 AM  
**To:** Fojtík Daniel Ing. MBA <Daniel.Fojtik@rsd.plz>  
**Subject:** FW: Koordinace DIO OK MAKRO a PlzDom1

Ahoj – prosím o odpověď.

S pozdravem

**Jan Weber**

vedoucí oddělení oprav a údržby  
Ředitelství silnic a dálnic s. p., Správa Plzeň  
Hřímálého 37, 301 00 Plzeň  
tel: 954 915 744, mobil: 721 819 547  
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), [jan.weber@rsd.cz](mailto:jan.weber@rsd.cz)

---

**From:** Novotná Zuzana Ing. <[Zuzana.Novotna@rsd.cz](mailto:Zuzana.Novotna@rsd.cz)>  
**Sent:** Friday, April 26, 2024 7:33 AM  
**To:** Weber Jan <[Jan.Weber@rsd.cz](mailto:Jan.Weber@rsd.cz)>; Syřínek Miřhal <[Miřhal.Syrinek@rsd.cz](mailto:Miřhal.Syrinek@rsd.cz)>; Malán David Ing. <[david.malan@rsd.cz](mailto:david.malan@rsd.cz)>; Hellerová Miřhaela Ing. <[miřhaela.hellerova@rsd.cz](mailto:miřhaela.hellerova@rsd.cz)>  
**Cc:** Bárta Miřhal <[Miřhal.Barta@rsd.cz](mailto:Miřhal.Barta@rsd.cz)>  
**Subject:** FW: KoordinaĚe DIO OK MAKRO a PlzDom1

Vážení kolegové,  
dovoluji si Vám přeposlat dotaz projektanta SŽ, zda neplánujete v termínu **17.2.2026 – 3.8.2026** v zájmovém území nově vybudované OK Makro další uzavírky či omezení.  
Děkuji,  
Zuzana

---

**From:** Musil Zbyněk Ing. <[zbynek.musil@sudop.cz](mailto:zbynek.musil@sudop.cz)>  
**Sent:** Wednesday, April 24, 2024 10:54 AM  
**To:** Novotná Zuzana Ing. <[Zuzana.Novotna@rsd.cz](mailto:Zuzana.Novotna@rsd.cz)>; [martin.řibulka@přr.cz](mailto:martin.řibulka@přr.cz); [lařyk@dprojekt.cz](mailto:lařyk@dprojekt.cz); Mahdal Petr Ing. <[petr.mahdal@sudop.cz](mailto:petr.mahdal@sudop.cz)>; Pohořelý Lukáš Ing. <[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)>; Pavel Marek <[marek@woring.cz](mailto:marek@woring.cz)>; [mařhv@plzen.eu](mailto:mařhv@plzen.eu); Bárta Miřhal <[Miřhal.Barta@rsd.cz](mailto:Miřhal.Barta@rsd.cz)>; Blabol Miroslav Ing. <[Miroslav.Blabol@rsd.cz](mailto:Miroslav.Blabol@rsd.cz)>  
**Subject:** KoordinaĚe DIO OK MAKRO a PlzDom1

Někteří lidé, kteří dostali tuto zprávu, nedostávají často e-maily z adresy [zbynek.musil@sudop.cz](mailto:zbynek.musil@sudop.cz). [Přečtěte si, proč je důležité.](#)

Dobrý den všem, v návaznosti na naše březnové jednání ve věci „KoordinaĚe DIO OK MAKRO a PlzDom1“ došlo ze strany SŽ k úpravě termínu výluk na dráze. Tyto budou k současnému datu (24.4.2024) realizovány v termínu 17.2.2026 – 3.8.2026. V tomto období je tedy uvažováno i s uzavírkami či omezeními na spojiĚe Regenburská – Vejprnická; resp. v uliĚe Prostřední. Žádáme Vás tímto o potvrzení, že v tomto období je již možno uvažovat pro DIO akĚe PlzDom1 (investiĚe SŽ) jednak s využitím plného profilu OK MAKRO, jednak že na toto období není plánována v zájmovém území žádná další uzavírka či omezení. Děkuji za reakĚi – opět v termínu jako potvrzení návrhu záznamu z 12.3.2024 – tedy do 3.5.2024. Musil, SUDOP.  
P.S. ZástupĚe SŽ tímto mailem neobesílám, komunikaĚe s nimi probíhá po vlastní ose.

Upozorňujeme, že nedílnou součástí této zprávy je dolořka mailu tĚkající se právní závaznosti této zprávy, vyjádření odpovědnosti a chování společnosti v rámci Compliance programu a GDPR, jejířž plné znění naleznete zde: <https://www.sudop.cz/cs/novinky/dolozka-mailu>



## Koordinace NV 1. a 2. stavba "Domažlická"

Datum konání 19.3.2024  
Čas 9:00–11.00  
Místo konání MS TEAMS  
Zapsali Ing. František Hlaváč, Ing. Tomáš Holar, Ing. Ivana Ranšová

Přítomni zástupci zpracovatele 1. stavby „Domažlická“  
Ing. Petr Mahdal; Ing. Martin Raibr; Ing. Martin Štrof; Ing. Lukáš Pohořelý; Bc. Martin Jarath

zástupci zpracovatele 2. stavby „Domažlická“  
Ing. Václav Křivánek; Ing. Miroslav Halama; Ing. David Pöschl; Ing. Martin Jabůrek

Zástupci SŽ  
Ing. Petr Kunik; Ing. Václava Kubičková; Ing. Roman Kesl; Ing. František Hlaváč; Ing. Tomáš Holar; Ing. Ivana Ranšová

Cílem jednání bylo upřesnění objednávky výluk pro realizaci staveb (1. etapa 1. stavby a 2. stavba) jednou dodávkou.

Byly zrekapitulovány původně uvažované termíny výluk pro jednotlivé etapy výstavby 2. stavby:

První etapa se zahrnutím 1.etapy 1.stavby 1.7.2025 – 14.2.2026 úsek Plzeň Nová Hospoda (mimo) – Vejprnice – Nýřany (včetně)

Druhá etapa 15.12.2025 – 19.7.2026 úsek Nýřany (včetně) – Chotěšov (mimo) (aktuálně stále ponechané rozdělení etapy na dvě části pro přístup do H. Hutí, tzn. 15.2. – 3.5.2026 a následně 4.5. – 19.7.2026). Výluku na H. Huť zahajujeme 15.12.2025 na 426N.

Musí být zajištěn, až na krátké výluky, nepřetržitý přístup ke kontejnerovému terminálu Metrans.

Výluky 1. a 2. etapy 2. stavby musí na sebe bezprostředně navazovat z důvodu nemožnosti fungování současně dvou různých systémů zabzař. Jedná se o systémy standardní SZZ 3. kategorie s rychlostní návěštní soustavou a výhradní provoz ETCS L2 s benefity tzn. bez návěstidel (dále VP ETCS L2 s B).

Z důvodu absence základního dopravního předpisu D1 pro provoz výhradního provozu s benefity a příslušných předpisů pro stavbu a uvádění systému VP ETCS L2 s B do provozu a absence praktických zkušeností s uváděním zařízení VP ETCS L2 s B nelze jednoznačně stanovit potřebné délky výluk na zkoušení a zavedení systému ETCS. Z tohoto důvodu byl tento čas zpracovateli odborně odhadnut na základě srovnání s uváděním do provozu ETCS s klasickými návěstidly a tyto délky NV budou zpracovány v požadavcích na NV.

V současné době probíhá příprava projektu „Severní obchvat Českých Budějovic“. Tato pilotní stavba bude využita pro získání zkušeností pro další připravované projekty zavádění VP ETCS L2 s B do provozu“ (dle operativního telefonátu s Ing. Dobiášem Ph.D., MBA; O14). Pro nárokování výluk v tuto chvíli žádné konkrétní zkušenosti není možné uplatnit.

Při jednání bylo zpracovateli konstatováno, že je nutno uvažovat:



Pro uvedení úseku 1.etapy 1.stavby (obvod Plzeň Nová Hospoda s jedním mezistaničním úsekem na Plzeň Jižní předměstí) je po ukončení nepřetržité kolejové výluky (ukončení stavebních a montážních prací) nutno počítat se 14 dny pro uvedení zařízení VP ETCS L2 s B do provozu. Skutečné uvedení do provozu celého úseku Plzeň Jižní Předměstí – Vejprnice – Nýřany ve VP ETCS L2 s B se odvíjí od uvedení do provozu pro 1. etapy 2. stavby. V této etapě se musí počítat s 2 měsíci pro uvedení zařízení VP ETCS L2 s B do provozu.

Po skončení 2. etapy 2. stavby (19.7.2026) je nutné počítat měsíc na závěrečné odzkoušení celého úseku Plzeň – Chotěšov.

Na základě této informace byla aktuálně do DOK 2026 doplněna výluka o délce 31dní nepřetržitě v termínu 20.7. – 19.8.2026 a to pro úsek Nýřany – Výh. Chotěšov – ZZ traťové (výluka ETCS, zkoušení, měřicí jízdy a aktivace) se zastaveným provozem. Na zbytku úseku do Plzně se aktuálně uvažuje jen s případnými nočními zast. provozy, zatím do DOK 2026 nejsou zařazeny (lze ještě upravit).

METRANS již v současnosti disponuje vozy, které jsou vybaveny i pro provoz pod ETCS.

Po ukončení stavební výluky ve výluce ETCS by dopravce mohl jezdit v úseku Plzeň – Vejprnice – Nýřany již od 15.12.2025. Ale dle stanoviska zástupce O12 Ing Kunika, je toto nepřijatelné, a tak budou muset nákladní dopravci z důvodu výluky ETCS pro obsluhu KP do uvedení do provozu VP ETCS L2 s B, (předpokládá se další 2 měsíce) jezdit objízdnou trasou Plzeň – Klatovy – Domažlice. To jistě nebude pozitivně přijato zejména nákladními dopravci.

Dle upozornění zpracovatelů, je nutné u projektů s VP ETCS L2 s B dodržet realizaci dle projektu zejména ohledně prvků ovlivňujících ETCS (poloha a délka nástupiště, ...) V opačné případě to bude znamenat prodloužení výluk.

Dokumentace bude dokončena a odevzdána v sledovaném VP ETCS L2 s B dle řádného projednání připomínek ve fázi DSP a PDPS a v souladu se závěrečným projednáním. Není možné v tuto chvíli technické řešení měnit na MD neschválený nekoncepční způsob ETCS s klasickou návěštní soustavou.

Doplňující poznámky (nezaznělo na jednání):

Čas, který představuje dobu následující od ukončení nepřetržité kolejové výluky do uvedení VP ETCS L2 s B do provozu, se nazývá „Vypnutí ETCS“. V termínech 15.12.2025 – 14.2.2026; 20.7. – 19.8.2026 se tedy nejedná o NV, ale o vypnutí ETCS.

Je potřeba uvést na pravou míru nepřesnosti, které zazněly ohledně neexistence podkladů zadavatele pro přípravu staveb. Pro projektovou přípravu platí metodický pokyn SŽ TSI CCS/MP1 s účinností od 1. července 2022 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem evropského vlakového zabezpečovače.

