

## AKTUALIZACE 09/2013

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

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

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL KUBÁT
		Garant profese: ING. PAVEL KUBÁT

Středisko: 250 HRADEC KRÁLOVÉ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. PAVEL HORÁČEK	ING. PAVEL KUBÁT	ING. PAVEL KUBÁT	ING. PAVEL HORÁČEK

Název akce:	Číslo smlouvy: 12-276.250	
UZEL PLZEŇ, 3. STAVBA - PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI	Projektový stupeň: Přípravná dokumentace	
Část:	Datum: 30.6.2013	
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Číslo části: A	
Název přílohy:	Měřítko:	Počet formátů:
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Číslo přílohy: A	



## Obsah:

1	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
2	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	4
2.1	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
2.2	ÚDAJE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	4
2.3	ÚDAJE O SOULADU ZÁMĚRU (PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE) S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	4
2.4	EIA	4
2.6	MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	6
2.7	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA	6
2.8	POLOHA VŮČI ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ	8
2.9	DRUHY A PARCELNÍ ČÍSLA DOTČENÝCH POZEMKŮ	8
2.10	PŘÍSTUP NA STAVEBNÍ POZEMEK PO DOBU VÝSTAVBY	8
2.11	ZAJIŠTĚNÍ VODY A ENERGIÍ PO DOBU VÝSTAVBY	8
3	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	9
3.1	ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY	9
3.2	TRVÁNÍ STAVBY	9
3.3	CHARAKTER STAVBY	9
3.4	ETAPIZACE VÝSTAVBY	9
3.5	ÚDAJE O DOTČENÉ ŽELEZNIČNÍ DRÁZE	9
3.6	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY	10
4	ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	12
4.2	CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ ENERGIÍ, TEPLA A TUV	12
4.3	CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY	12
4.4	ODBORNÝ ODHAD MNOŽSTVÍ SPLAŠKOVÝCH A DEŠŤOVÝCH VOD	13
4.5	POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	13
5	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	14
6	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	15
7	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	16
8	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	17
9	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	24
9.1	GENEREL PŘESTAVBY ŽU PLZEŇ	24
9.2	PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM PLZEŇ	25
10	ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	26



# 1 Úvodní údaje

<b>Název stavby :</b>	<b>Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati</b>
<b>Stupeň dokumentace :</b>	Přípravná stavby (dokumentace pro územní řízení)
<b>Charakteristika stavby :</b>	Dopravní liniová stavba
<b>Místo stavby</b> (dle zadávacích podmínek):	Železniční uzel Plzeň v rozsahu: Železniční trať Praha – Plzeň – Domažlice – Česká Kubice v úseku ev. km 111,350 až ev. km 114,460 Železniční trať Č.Budějovice – Plzeň – Cheb v úseku ev. km 350,770 až ev. km 352,180 Prostor mezi tratěmi Plzeň – Domažlice a Plzeň – Cheb pro přeložku silnice I/26 (Domažlické ulice) a přeložku trati Plzeň – Domažlice
<b>Kraj :</b>	Plzeňský
<b>Městské a obecní úřady :</b>	Vejprnice, MO Plzeň 3
<b>Pověřený obecní úřad :</b>	Magistrát města Plzeň
<b>Obec s rozšířenou působností :</b>	Magistrát města Plzeň
<b>Katastrální území :</b>	Plzeň, Skvrňany, Vejprnice
<b>Objednatel :</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234  <b>- zastoupena</b> Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Praha Sokolovská 278 190 00 Praha 9
<b>Zhotovitel dokumentace:</b>	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČ: 25793349 DIČ: CZ25793349

## 2 Charakteristika území a stavebního pozemku

### 2.1 Údaje o umístění stavby

Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati (dále také jen **3.stavba**) začíná dle zadávacích podmínek v km 350,770 v zast. Plzeň Jižní předměstí a končí km 352,180 trati SŽDC č.713 dle SJŘ (č.170 dle KJŘ) směrem Cheb. Zároveň začíná v km 111,350 v zast. Plzeň Jižní předměstí a končí km 114,460 trati SŽDC č.712 dle SJŘ (č.180 dle KJŘ) směr Domažlice v nové odb. Nová Hospoda.

S ohledem na sjednocení a koordinaci staničení v rámci staveb železničního uzlu Plzeň (*staničení tratí 712 /Praha/- Plzeň - Domažlice a 713 /České Budějovice/ - Plzeň - Cheb navazuje na 1. a 2. stavbu Uzlu Plzeň prochází až do 3.stavby*) se výsledně navržené staničení od výše uvedeného liší (*především v trati Plzeň - Domažlice*).

3.stavba na začátku navazuje na „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK 1.etapa“, která je v realizaci. Na konci tratě č.170 ve směru na Cheb navazuje opět na tuto stavbu.

Na konci tratě SŽDC č.180 směrem Domažlice by měla na 3.stavbu navazovat „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice“ (v současné době ve studijní fázi). Ta je podle návrhu revize koridorů TEN-T součástí jádrové sítě. Pro tuto Ve 3.stavbě je koordinován dvoukolejný výjezd směr Domažlice a je navržena vč. stavební připravenosti všech objektů pro budoucí elektrizaci.

Realizace 3. stavby propojí sousední úseky III.TŽK ve směru Plzeň - Cheb, které jsou (nebo budou před jejím zahájením) již po přestavbě. Tím bude plnohodnotně zajištěna interoperabilita na celém úseku III.TŽK na větvi Praha – Plzeň – Cheb.

### 2.2 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

V současné době má město Plzeň platný územní plán /účinnost od 1.12.1995/. Dle § 188 odst. 1, zák. č. 183/2006 Sb. ("starý" stavební zákon) musí Plzeň pořídit nový územní plán do konce roku 2015. Zastupitelstvo města Plzně dne 22. 3. 2012 usnesením č. 114 schválilo zadání Územního plánu Plzně a v současné době se zpracovává návrh.

### 2.3 Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací

3. stavba je v souladu s platným územním plánem. V seznamu veřejně prospěšných staveb je stavba 3 vedena pod označení D315 D 315 Průjezd uzlem Plzeň a uzel Plzeň včetně zaústěných tratí Plzeň– Česká Kubice, Plzeň– Cheb, Plzeň– Žatec, České Budějovice – Plzeň, Plzeň– Železná Ruda a Praha - Plzeň.

### 2.4 EIA

Oznámení záměru bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Podle Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje dne 8.8.2006 pod č.j. ŽP/8818/06 dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 93/2004 Sb.o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění přílohy č. 6 zákona bylo vydáno dne 15.10.2007.

### Vyjádření k podmínkám Stanoviska

#### Podmínky pro fázi přípravy

1. Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí.

*Harmonogram výstavby je zpracován v souladu s tímto bodem.*

2. V projektové dokumentaci vyřešit způsob dočasného skladování a manipulace s odpadními materiály vznikajícími při demolici objektů a při úpravách terénu a způsob skladování a manipulace se stavebními materiály, kterým bude předcházeno rozptýlu těchto odpadů a stavebních materiálů působením povětrnostních faktorů a prostřednictvím dopravní techniky.

*Je zpracováno v části dokumentace B.5. Odpadové hospodářství.*

3. Bude zpracován a schválen havarijný plán pro látky závadné vodám, ve smyslu vodního zákona č.254/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhl.č. 450/2005 Sb.

*Bude vyhotoven v dalším stupni projektové dokumentace.*

4. V dalším stupni projektové dokumentace specifikovat přesněji objemy šterku, výkopové zeminy a dalších materiálů na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění jako odpadu v souladu s platnými právními předpisy.

*Je zpracováno v části dokumentace B.5. Odpadové hospodářství.*

5. Blíže specifikovat rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les a současně projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu města Plzeň, provést bližší dendrologický průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice I/20 a I/26).

*B.3.1.2. Dendrologický průzkum je doložen jako jedna z příloh dokumentace životní prostředí.*

6. Omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě vodotečí a niv), zejména při plánování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum.

*Stavba není v konfliktu s prvky ÚSES či VKP.*

7. Přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací — povodeň, náledí) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí.

*POV (dokumentace B.12.) je navrženo v závislosti na ochraně životního prostředí*

8. Zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností v okolí stavby a upozornit veřejnost na etapy výstavby rekonstrukce trati a jejich rozsah, včetně dopravních omezení a výsadeb, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost.

*Záměr je projednáván s veřejností v rámci EIA i v rámci územního řízení.*

9. V místech změny vedení koridoru železniční trati prověřit vliv této změny na stávající zdroje vody v okolí trati.

*Bude prověřeno.*

10. Provedení nového mostu přes Vejprnický potok konzultovat s odbornou organizací z hlediska povodňové problematiky a připomínky odborného pracoviště zapracovat do projektu mostu.

*Most je stavěn v rámci jiné (již proběhlé) stavby Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK.*

11. V prostoru přeložky silnice I/26 navrhnout v následné projektové dokumentaci takovou kombinaci protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření, aby byla minimalizována hluková zátěž v chráněném venkovním/vnitřním prostoru staveb pro bydlení. V případě rodinného domu Domažlická č.p. 130 bude provedení protihlukových opatření upřesněno při jednání mezi oznamovatelem a vlastníkem uvedené nemovitosti v termínu do 15.9.2007.

*Nová hluková studie řeší ochranu objektů podél přeložky silnice I/26 odpovídajícím způsobem, především návrhem protihlukových stěn o výšce 4 - 6 m. Ochrana objektu č.p. 130 bude řešena také umístěním protihlukové stěny výšky 4 m. Protihluková stěna bude umístěna u nově budované okružní křižovatky, její realizace zajistí u tohoto objektu dodržení hygienických limitů.*

## 2.6 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je sama stavbou veřejné dopravní infrastruktury (silniční i železniční). Je modernizací a rekonstrukcí jejich jejich **dílčích částí**. Skončení stavby a uvedení do provozu bude opět na veřejnou infrastrukturu napojena.

## 2.7 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

### Geomorfologie

Zájmové území leží v rovinném terénu Plzeňské kotliny, kde modelaci terénu ovlivnila sedimentace kvartérních fluvialních sedimentů na soutoku řek Mže, Radbuzy, Úhlavy a Úslavy. Dnešní reliéf je výsledkem selektivní eroze a denudace. Podle geomorfologického členění ČR na <http://geoportal.cenia.cz> území náleží do :

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Poberounská soustava

Oblast – Plzeňská pahorkatina

Celek – Plaská pahorkatina

Podcelek – Plzeňská kotlina

Okrsek – Touškovská kotlina

Nadmořská výška v trase trati se pohybuje v rozmezí cca 310 - 325 m n.m.

### Geologie



Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného proterozoickými a svrchnopaleozoickými horninami Plzeňské kotliny. Konkrétně se jedná o břidlice, karbonské arkózy, arkóзовé pískovce až slepence s ojedinělými polohami jílovců.

**Proterozoické horniny** budují skalní podklad na pravém břehu řeky Úslavy. Vyskytují se v zářezu řeky, v několika izolovaných ostrůvcích. Horniny jsou budovány šedými jílovitými až drobovými břidlicemi, třískovitě se rozpadající podél puklin a málo zřetelné vrstevnatosti. Horniny jsou slabě metamorfované - fylitizované.

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

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

V zájmové trase vystupují karbonské sedimenty v zářezu trati u Skvrňan a v zářezu na pravém břehu řek Mže a Úslavy

**Terciérní sedimenty** (neogén) tvoří četné denudační zbytky fluvialních sedimentů. Přímou v trase nebyly zastíženy, vyskytují se však v jejím blízkém okolí (jižně Skvrňan na Borských polích a v okolí Doubravky). Vzhledem k prakticky totožnému charakteru zemin neogénu a kvartéru je rozlišení těchto vrstev velmi obtížné.

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

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

**Deluviofluvialní a deluvialní sedimenty** mají v zájmovém území pouze malé rozšíření. V trase se vyskytují v okolí stanic Doubravka a Skvrňany a jsou zastoupeny písčitojílovitými až štěrkovitójílovitými zeminami.

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

**Eolické sedimenty** nemají v zájmovém území velké plošné rozšíření. Vyskytují se pouze reliktů východně a západně od vlastní trasy, jako lokální překryv terasových sedimentů. Jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami. Průzkumnými pracemi nebyly tyto zeminy zastíženy.

## Hydrogeologie

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

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 5110, oblast povodí Berounky, s volnou napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1g /l, se střední transmisivitou (1.10-4-1.10-3 m2/s), chemický typ Ca-Mg-SO4.

V širším okolí zájmového území musíme z hydrogeologického hlediska rozlišit nezpevněné kvartérní a terciérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou a poloskalní proterozoické a svrchnopaleozoické (karbon) horniny s propustností puklinovou.

**Karbon** – v horninách se jedná o vodní režim puklinový, horniny jsou pro vodu v nezvětralém stavu prakticky nepropustné. Podzemní voda může cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podrcených pásmech. Vydutnost těchto horizontů je všeobecně nízká. V rozvětralých a rozpukavých partiích hornin s přibývajícím jemnozrnnou a úlomkovitou složkou se

propustnost zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinově-průlinový. V této části horninového masívu se vykytuje, převážně nepravidelný (místy i souvislejší) horizont podzemní vody. Jílovitější prolohy pak vytváří v daném horizontu izolant. Jeho vydatnost je závislá na atmosférických srážkách, případně na dotaci vod z blízkých vodotečí. Tato zvětralinová zóna skalního masívu plní částečně funkci hydrogeologického kolektoru.

Kvartér – průlinový kolektor je tvořen zejména fluviálními akumulacemi (terasové sedimenty). Tyto sedimenty představují vhodné prostředí pro vznik souvislého horizontu podzemní vody. Horizont je pak závislý na atmosférických srážkách, případně na dotaci vod z blízkých vodotečí. Souvislý horizont je vzhledem k rozsáhlé urbanizaci širšího okolí zakleslý k jejich bázi. Výjimku tvoří úseky v blízkosti stávajícího toku Vejprnického potoka. Zde je hladina podzemní vody v hydraulické spojitosti s cca aktuální hladinou ve vodoteči. Lokálně se vyskytující jílovité čočky vytvářejí v tomto souvrství nepravidelné izolanty.

## 2.8 Poloha vůči záplavovému území

Stavba je ve styku se záplavovým územím pouze okrajově a to na železničním mostě ev.km 352,255 trati Plzeň – Cheb (který ale není předmětem úprav) – na mostě se pouze provádějí pouze drobné úpravy geometrické polohy koleje. Ostatní části stavby jsou mimo aktivní zónu záplavového území Q<sub>100</sub>.

## 2.9 Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Jsou uvedeny v Geodetické dokumentaci, část I

## 2.10 Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby

Přístup na pozemek po dobu stavby bude především z okolních veřejných komunikací. K některým částem stavby bude nutné využít přístup (a realizovat i některé části stavby) přes/na pozemky/cích ŠKODY Plzeň (správce Škoda Investment a.s.)

Podrobnější řešení staveniště viz část dokumentace B.12 Zásady organizace výstavby.

## 2.11 Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Stavba nemá zvláštní nároky na zásobování vodou a energií po dobu stavby. Zajištění zdrojů na realizaci bude věcí zhotovitele díla.

## 3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

### 3.1 Účel užívání stavby

Stavba je kombinací modernizace, rekonstrukce a rozšíření stávající dopravní infrastruktury (železniční i silniční) jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako **dopravní stavby**. Vyvolané investice (především úpravy inženýrských sítí) dotčené realizací úprav dopravní infrastruktury obnoví původní funkci překládaných a upravovaných zařízení.

### 3.2 Trvání stavby

Dle podkladů investora stavby SŽDC s.o., je realizace stavby stanovena na roky 2017 – 2018. V rámci zpracování této přípravné dokumentace byl navržen rámcový harmonogram výstavby s těmito termíny:

Předpokládané zahájení stavby: 01. 03. 2017

Předpokládané ukončení stavby: 15.10.2018

délka výstavby: 20 měsíců

*Podrobnosti viz část B.12 Zásady organizace výstavby.*

### 3.3 Charakter stavby

Liniová dopravní stavba – rekonstrukce a modernizace

### 3.4 Etapizace výstavby

Realizace stavby se předpokládá v jedné etapě. Vlastní realizace je rozdělena na sedm stavebních postupů. *Podrobnosti viz část B.12 Zásady organizace výstavby.*

### 3.5 Údaje o dotčené železniční dráze

#### Traťový úsek Plzeň hl. nádraží – Plzeň-Křimice

Trať zařazená do evropského železničního systému dle sdělení MD ČR č.111/2004, koridorová trať celostátní dráhy (dle směrnice GŘ SŽDC č.16) CLS 158 (dle M 12 SŽDC) Plzeň hl.n.-Cheb. Začátek trati je v ŽST Plzeň hl. nádraží, konec trati v ŽST Cheb.

Traťový úsek je tříkolejný v úseku Plzeň hl. nádraží – Plzeň Jižní předměstí, dvoukolejný v další části, s pravostranným provozem, v elektrické trakci  $\approx 25$  kV 50 Hz, který probíhá dle předpisu D2.

Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 400 m / 80 náprav,

Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 520 m / 10 náprav,

Nejvyšší dovolená rychlost 40 km/h Plzeň hl. n. – Plzeň-J. předm.,

100 km/h Plzeň-J. předm. - Cheb,

Zábrzdná vzdálenost 400 m Plzeň hl. n. – Plzeň-Jižní předm.,

1000 m Plzeň-Jižní předm. – Cheb,

Dovolená hmotnost na nápravu 22,5 t.

#### Traťový úsek Plzeň hl. nádraží – Vejprnice

Trať zařazená do evropského železničního systému dle sdělení MD ČR č.111/2004, mimokoridorová trať hlavního tahu celostátní dráhy (dle směrnice GŘ SŽDC č.16) CLS 153 (dle M 12 SŽDC) Plzeň hl.n.-Cheb. Začátek trati je v ŽST Plzeň hl. nádraží, konec trati v ŽST Furth im Wald.

Traťový úsek je tříkolejný v úseku Plzeň hl. nádraží – Plzeň Jižní předměstí s pravostranným provozem v elektrické trakci  $\approx 25 \text{ kV } 50 \text{ Hz}$ , v ostatních úsecích jednokolejný v nezávislé trakci s obousměrným provozem dle předpisu D2.

Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 500 m / 100 náprav,

Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 700 m / 140 náprav,

Nejvyšší dovolená rychlost 40 km/h,  
60 km/h od st.km 110,3,

Zábrzdna vzdálenost 400 m,

Dovolená hmotnost na nápravu 22,5 t Plzeň hl. n. – Plzeň-Jižní předm.,  
20,0 t Plzeň-Jižní předm. – Furth im W.

### 3.6 Projektované kapacity stavby

Hlavní objemové ukazatele stavby

KAPACITNÍ UKAZATEL	m.j.	MNOŽSTVÍ
<b>Zemní práce</b>		
- výkop	m <sup>3</sup>	93 458
- násep	m <sup>3</sup>	80 397
<b>Železniční svršek</b>		
Demontáž	m	9 187
montáž kolej tv. UIC 60	m	8 303
montáž kolej tv. S49	m	1 440
Výhybky - montáž	v.j.	13
<b>Mosty</b>		
nový + úprava	ks	6
- v tom nově budovaná plocha přemostění	m <sup>2</sup>	3 670
propustky - nový + úprava	ks	2
návěsní lávky a krakorce	ks	5
<b>Opěrné a zárubní zdi</b>		
novostavba a sanace	m	1 587
<b>Pozemní objekty</b>		
Demolice - obestavěný prostor	m <sup>3</sup>	69 727
Zastřešení (podchody, nástupiště a další)	m <sup>2</sup>	493
Nové - obestavěný prostor	m <sup>3</sup>	810
<b>Protihlukové stěny - délka</b>		
	m	1 181

KAPACITNÍ UKAZATEL	m.j.	MNOŽSTVÍ
Nástupiště - délka nástupní hrany		
	m	200
Trubní potrubí - přeložky		
Vodovody	m	2 427
Kanalizace	m	4 276
Horkovody a parovody	m	576
Trakční vedení		
demontáž - železnice	km	6,6
nové - železnice	km	6,6
demontáž - městská doprava	km	5,16
nové - městská doprava	km	4,56
Zabezpečovací zařízení		
Nově zabezpečené v.j.	kus	7
Demontáž	km	2,2
Úprava	km	5,0
Silnoproudé rozvody		
rozvody nn	km	15,0
rozvody vn	km	1,9
venkovní vodič	km	0,4
Slaboproudé rozvody sdělovací		
Kabely metalické	km	7,98
Optokabely	km	7,65
HDPE trubky	km	14,44

## 4 Orientační údaje stavby

### 4.2 Celková bilance nároků energií, tepla a TUV

V rámci stavby nedojde k navýšení celkové spotřeby elektrické energie - Ps. Přehled uveden v následující tabulce.

(odběr z distribučního rozvodu)			
odběr	nový	soudobost	nový
	$P_i$ (kW)	$\beta$	$P_s$ (kW)
zast. Skvrňany	0	0	0
osvětlení	6,8	0,7	4,76
obvod Nová Hospoda	0	0	0
SSZ záložní napájení	23,7	0,5	11,85
Sdělovací zařízení	0,3	0,7	0,21
osvětlení v prostoru výhybek	0,5	0,7	0,35
Celkem	31,3		17,17
(odběr z trakčního vedení pomocí TS 25/0,4kV)			
odběr	nový	soudobost	nový
	$P_i$ (kW)	$\beta$	$P_s$ (kW)
obvod Nová Hospoda	0	0	0
SSZ základní napájení z TV	23,7	0,5	11,85
EOV	22,3	1	22,3
Celkem	46		34,15
Celkem napájení z distribučního rozvodu + z trakčního vedení	81,3		53,72

Navržené EOV bude napájeno z trakčního vedení. Elektrická energie pro trakční vedení a napájení ostatních zařízení z TV bude zajišťována z TT Plzeň - Doudlevice. Rekonstrukce areálu TT Doudlevice **není** součástí této stavby. Bilance odběrů vychází ze zpracovaných energetických výpočtů, které jsou součástí dokumentace B.5.

### 4.3 Celková spotřeba vody

Realizací stavby Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati se celková spotřeba vody nemění. Pro potřeby dimenzování přípojky vody pro přemísťovaná sportoviště a šatny TJ SOKOL Plzeň Skvrňany (SO 36-37-04 Novostavby pro Sokol - přípojky vody) byly použity následující vstupy potřeby vod pro pozemní objekty podle směrnice č. 9/1973:

sportovci: 80 osob

ŠATNY, UMÝVÁRNY 80 sportovců x 60 l/osden = 4 800 l/den

POSTŘÍK HŘIŠTĚ  $1\,500\text{m}^2 \times 5\text{ l/m}^2/\text{den} = 7\,500\text{ l/den}$

$Q_{\text{DEN}} = 80 \times 60\text{ l/os} = 12\,300\text{ l/den}$

$Q_{\text{DENMAX}} = 1,25 \times 12\,300 = 0,427\text{ l/s} = 15\,375\text{ l/den}$

$Q_{\text{HODMAX}} = 1,8 \times 15\,375 / 10 = 0,769\text{ l/s} = 2\,768\text{ l/hod}$

$Q_{\text{ČSN 75 54 55}} = 12,240\text{ m}^3/\text{h} = 3,4\text{ l/s}$

$Q_{\text{POŽVNITŘ}} = 1 \times 0,3 = 0,30\text{ l/s}$

$Q_{\text{ROK}} = 1500 + 1000 = 2\,500\text{ m}^3/\text{rok}$

## 4.4 Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

Odtok dešťových a splaškových vod do stok jednotné kanalizace provozovaných Vodárna Plzeň a.s.

	max. odtok (l/s)	odtok regulovaný (l/s)	splaškové vody (m <sup>3</sup> /den)	poznámka
SO 36-37-22 Plzeň Skvrňany - dešťová kanalizace	125	10	-	Odvodnění Chebské a Domažlické trati
SO 298-37-24 Kanalizace v ulici Domažlická, Na Výspě, Na Stráních a Na Pile	120	120	-	Odvodnění Domažlické trati
SO 298-37-22 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,596-0,985	115	115	-	
SO 298-37-29 Odvodnění komunikace Emingerova	66	66	-	
SO 36-37-25 Novostavby pro Sokol - přípojky kanalizace	0.8	-	4.8	
celkem		311	4.8	

## 4.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Realizací stavby Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati se požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě **nemění**.

## 5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín realizace stavby jsou roky 2017 - 2018. Podrobnější postup realizace stavby je rozveden v části *B.12 Zásady organizace výstavby*.



## 6 Přehled výchozích podkladů

Výchozí podklady zpracování přípravné dokumentace jsou :

- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise
- národní zákony a vyhlášky,
- technické normy,
- vyhlášky UIC,
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC.

a dále:

- PD (DÚR) „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ (SUDOP PRAHA a.s. - r. 2006)
- projekt stavby „Průjezd uzlem Plzeň v trase III.TŽK“ ( SUDOP Praha a.s. – 2010 )
- investiční záměr „Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati“ ( SUDOP Praha a.s. – 04/2012 )
- Rozhodnutí o umístění stavby „ Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ ( MM Plzeň – 2009 )
- kladné stanovisko EIA ( KÚ Plzeňského kraje – 2007)

## 7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavba navazuje na:

**Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK** v současné době v realizaci. Zahrnuje úsek mosty Radbuza (včetně) – Plzeň Jižní předměstí (včetně) + mosty ul. Vejprnická a Vejprnický potok – stav vzniklý po realizaci této stavby je výchozím stavem pro 3. stavbu

**Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví**, stavba připraví základ technologických zařízení nutných pro funkčnost celku 3. stavby. V současné době ve fázi zpracování Projektu Realizace je naplánována v letech 2013 – 2015

**Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská**. Doplní technologická zařízení již vybudovaná v rámci 1. stavby a vytvoří předpoklady pro realizaci 3. stavby. V současné době ve fázi Přípravné dokumentace (DÚR).

Se stavbou je koordinována:

**Modernizace Trati Plzeň – Domažlice – státní hranice**. Jedná se o výhledový záměr výstavby nové trati na rychlost 200km/h jako součást sítě TEN – T

zamyšlená investice **Plzeňská energetika - výjezd z areálu Škoda na Domažlickou ul. v Plzni**. V současné době ve fázi studie.

## 8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami a vychází ze systematiky použité v Projektu2009. Základní struktura číslování provozních souborů/stavebních objektů **PS/SO xx-xx-xx**

Význam dvojčíslí:

### První dvojčíslí - Označení lokality stavby:

- (34    obvod osobního nádraží evkm 108,300 až evkm 110,200 resp. 349,600)
- 35    obvod Jižní předměstí km 103,600 resp. 349,600 až km 105,855 resp. 351,450
- 36    přesmyk tratí Plzeň - Domažlice a Plzeň – Cheb    až km 117,500 (ŽST Vejprnice) resp. 353,000
- 37    vlečka Škoda Plzeň
- 298   přeložka I/26 – Domažlická (úsek trať SŽDC /směr Cheb/- panelárna)

### Druhé dvojčíslí Označení PS a SO podle oboru:

#### Provozní soubory PS:

- 21    zabezpečovací zařízení
- 22    sdělovací zařízení a DŘT
- 23    silnoprúdová technologie
- 24    technologie zdvihadých zařízení a ostatní technologie

#### Stavební objekty SO:

- 31    příprava území, zabezpečení veřejných zájmů
- 32    komunikace a zpevněné plochy
- 33    železniční spodek a svršek, přejezdy, nástupiště
- 34    pozemní objekty, demolice, PHS, IPO, oplocení
- 35    trakční vedení a ukolejnění
- 36    silnoprúd
- 37    trubní vedení
- 38    mosty a inženýrské objekty, propustky
- 39    sdělovací vedení

### Třetí dvojčíslí - Pořadové číslo PS a SO jednotlivého oboru v rámci lokality

#### Obor 22 - sdělovací zařízení a DŘT

- od 01    sdělovací zařízení
- od 51    DŘT

#### Obor 23 - silnoprúdová technologie

- od 01    silnoprúdové zařízení
- od 21    silnoprúdové rozvodny a rozvody

#### Obor 33 - železniční spodek a svršek, přejezdy, nástupiště

- od 01    železniční svršek

od 11 železniční spodek

od 21 nástupiště

od 41 přejezdy

od 61 kabelovody

**Obor 34 - pozemní objekty, demolice, PHS, IPO, oplocení**

od 01 novostavby, stavební úpravy v objektech, popř. rekonstrukce objektů

od 31 zastřešení nástupišť a podchodů

od 41 PHS

od 51 IPO

od 61 demolice

od 71 oplocení

**Obor 35 - trakční vedení a ukolejnění**

od 01 trakční vedení

od 21 ukolejnění

od 31 úpravy ZOK

**Obor 37 – trubní vedení**

od 01 vodovody

od 21 kanalizace

od 41 plynovody

od 61 parovody

**Obor 38 – mostní a inženýrské objekty, propustky**

od 01 mosty

od 31 propustky

od 41 návěštní lávky a krakorce

od 51 opěrné a zárubní zdi

## TECHNOLOGICKÁ ČÁST

### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

#### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 35 - 21 - 02 Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, úprava SZZ

PS 35 - 21 - 03 Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, SZZ

#### D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 36 - 21 - 01 Plzeň hl.n.-Vejprnice, úprava TZZ

PS 36 - 21 - 02 Plzeň hl.n.-Plzeň Křimice, úprava TZZ

### D.2 Železniční sdělovací zařízení

#### D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 02 - 22 - 01 Uzel Plzeň, přenosový systém, 3.etapa

PS 02 - 22 - 11 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava místní kabelizace

PS 36 - 22 - 01 Ústřední stavědlo - Vejprnice, DOK a TK

PS 36 - 22 - 02 Plzeň Jižní předměstí - vjezd, úpravy DOK

PS 36 - 22 - 03 Plzeň Jižní předměstí - vjezd Cheb, úpravy TK

PS 36 - 22 - 04 Plzeň Jižní předměstí - přesmyk, úpravy stávajících DK

PS 36 - 22 - 05 ZS Plzeň - Plzeň Křimice, úpravy DOK/ZOK ČDT  
PS 36 - 22 - 11 Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, místní kabelizace

#### **D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)**

PS 34 - 22 - 11 Ústřední stávedlo Plzeň, úprava telefonního zapojovače  
PS 35 - 22 - 15 Zast. Plzeň Jižní předměstí, úprava kamerového systému  
PS 36 - 22 - 13 RD Nová Hospoda, ASHS  
PS 36 - 22 - 14 RD Nová Hospoda, EZS  
PS 36 - 22 - 15 RD Nová Hospoda, sdělovací zařízení  
PS 36 - 22 - 31 Žst.Vejprnice, telefonní zapojovač

#### **D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)**

PS 36 - 22 - 21 Zast.Plzeň Skvrňany, rozhlasové zařízení  
PS 36 - 22 - 22 Zast.Plzeň Skvrňany, informační zařízení

#### **D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)**

PS 36 - 22 - 32 Žst. Vejprnice, úprava TRS, MRS

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

#### **D.3.1 Dispečerská řídicí technika**

PS 34 - 22 - 54 Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT, 3.etapa  
PS 35 - 22 - 51 SpS Plzeň Jižní předměstí, doplnění DŘT  
PS 36 - 22 - 51 RD Nová Hospoda, DŘT

#### **D.3.2 Dálková diagnostika technologických systému ŽDC**

PS 34 - 22 - 55 Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC  
PS 34 - 22 - 56 ED SŽDC Plzeň Sušická, doplnění serveru DDTS ŽDC, 3. etapa

## **STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### **E.1.1 Železniční svršek a spodek**

SO 36 - 33 - 01 Trať Plzeň - Domažlice, železniční svršek  
SO 36 - 33 - 11 Trať Plzeň - Domažlice, železniční spodek  
SO 36 - 33 - 02 Trať Plzeň - Cheb, železniční svršek  
SO 36 - 33 - 12 Trať Plzeň - Cheb, železniční spodek  
SO 36 - 33 - 51 Trať Plzeň - Domažlice, výstroj a značení trati  
SO 36 - 33 - 52 Trať Plzeň - Cheb, výstroj a značení trati  
SO 37 - 33 - 01 Vlečkové koleje Škoda, železniční svršek  
SO 37 - 33 - 11 Vlečkové koleje Škoda, železniční spodek  
SO 37 - 33 - 02 Vlečkové koleje IT Bohemia, železniční svršek  
SO 37 - 33 - 12 Vlečkové koleje IT Bohemia, železniční spodek

#### **E.1.2 Nástupiště**

SO 36 - 33 - 21 Zastávka Plzeň Skvrňany, nástupiště

#### **E.1.3 Železniční přejezdy**

SO 35 - 33 - 41 Obvod Jižní předměstí, úrovně křížení v km 105,245

#### **E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

##### **Mosty**

SO 35 - 38 - 01 Silniční most v km 105,409 trati Plzeň – Domažlice  
SO 36 - 38 - 01 Železniční most v km 106,164 trati Plzeň - Domažlice  
SO 36 - 38 - 02 Železniční most v km 106,418 trati Plzeň - Domažlice  
SO 36 - 38 - 03 Železniční most v km 106,673 trati Plzeň – Domažlice (podchod zast. Skvrňany)

SO 36 - 38 - 04 Železniční most v km 107,541 (ev. km 113,580) trati Plzeň – Domažlice, demolice  
SO 37 - 38 - 01 Železniční most v km 1,003 vlečky Škoda Plzeň  
SO 37 - 38 - 02 Most v km 106,366 trati Plzeň - Domažlice (Faltusův most)  
SO 298 - 38 - 01 Silniční most v km 107,090 přes trať Plzeň – Domažlice

#### **Propustky**

SO 36 - 38 - 31 Železniční propustek v km 107,821 (ev. km 113,874) trati Plzeň - Domažlice  
SO 36 - 38 - 32 Železniční propustek v km 107,909 (ev. km 113,962) trati Plzeň - Domažlice

#### **Návěstní lávky a krakorce**

SO 35 - 38 - 41 Návěstní lávka v km 350,370 trati Plzeň - Cheb  
SO 35 - 38 - 42 Krakorec v km 351,374 trati Plzeň - Cheb (vlevo)  
SO 35 - 38 - 43 Krakorec v km 105,790 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)  
SO 35 - 38 - 44 Krakorec v km 351,450 trati Plzeň - Cheb (vlevo)  
SO 36 - 38 - 41 Krakorec v km 106,481 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)

#### **Opěrné a zárubní zdi**

SO 35 - 38 - 51 Zárubní zeď v km 105,329 - 105,403 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)  
SO 35 - 38 - 52 Zárubní zeď v km 351,008 - 351,399 trati Plzeň - Cheb, sanace (vlevo)  
SO 36 - 38 - 51 Opěrná zeď v km 351,294 - 351,590 trati Plzeň - Cheb (vpravo)  
SO 36 - 38 - 52 Zárubní zeď v km 351,640 - 351,962 trati Plzeň - Cheb (vlevo)  
SO 36 - 38 - 53 Zárubní zeď v km 352,007 - 352,072 trati Plzeň - Cheb (vpravo)  
SO 36 - 38 - 55 Opěrná zeď v km 106,187 - 106,340 trati Plzeň - Domažlice, sanace (vpravo)  
SO 36 - 38 - 56 Opěrná zeď v km 106,910 - 107,001 trati Plzeň - Domažlice (vlevo)  
SO 37 - 38 - 51 Opěrná zeď v km 105,840 - 106,110 trati Plzeň - Domažlice (vpravo)  
SO 37 - 38 - 52 Opěrná zeď v km 0,654 - 0,724 vlečky Škoda Plzeň (vpravo)

#### **Kolektory**

SO 36 - 38 - 61 Kolektor v km 351,906 trati Plzeň - Cheb  
SO 36 - 38 - 62 Kolektor v km 106,917 trati Plzeň - Domažlice  
SO 36 - 38 - 63 Kolektor v km 106,543 trati Plzeň - Domažlice  
SO 298 - 38 - 61 Kolektor - stavební úpravy

### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

#### **Elektroinženýrské sítě**

SO 35 - 36 - 06 Silniční most v km 104,961 trati Praha -Plzeň, přeložka kabelu VO SVSMP  
SO 35 - 36 - 08 Plzeň jižní předměstí, kabelovod v km 351,104; přeložky kabelů NN a VN ČEZ  
SO 35 - 36 - 09 Přeložka kabelů DP v km 104,966 - 105,927  
SO 36 - 36 - 04 Plzeň Skvrňany, Domažlická –Na pile, přeložka NN ČEZ  
SO 36 - 36 - 06 Propustek v km 113,874, přeložky kabelů DP  
SO 36 - 36 - 07 Plzeň Skvrňany, měrný objekt Škoda, Emingerova, přípojka NN PE a.s.  
SO 37 - 36 - 01 Vlečka Škoda Plzeň, přeložky kabelů NN a VN ČEZ  
SO 298 - 36 - 01 Komunikace I/26 Domažlická, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 02 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS Plynostav - TS Panelárna  
SO 298 - 36 - 03 Komunikace I/26 Domažlická, přeložky kabelů DP  
SO 298 - 36 - 04 Rekonstrukce ulice Na Pile, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 05 Rekonstrukce ulice Na Výspě, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 06 Rekonstrukce stávající Domažlické ul., osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 07 Komunikace pro pěší a cyklistů podél I/26, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 08 Místní komunikace podél trati SŽDC Plzeň Domažlická vpravo, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 10 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka venkovního vedení 2x110kV  
SO 298 - 36 - 11 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS R26a - TS JOKR  
SO 298 - 36 - 12 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka kabelu VN ČEZ mezi TS JOKR - TS Plynostav  
SO 298 - 36 - 13 Komunikace I/26 Domažlická, měrný objekt ŠKODA, přeložka NN ČEZ  
SO 298 - 36 - 14 Komunikace I/26 Domažlická, přeložka NN ČEZ v km 0,6 - 1,0  
SO 298 - 36 - 15 Komunikace I/26 Domažlická, kolektor 2, přeložky kabelů NN a VN PE a.s.  
SO 298 - 36 - 17 Napojení bývalého areálu ŠKODA, osvětlení SVSMP  
SO 298 - 36 - 18 Komunikace I/26 Domažlická, přípojky NN soukromých objektů

### **Sdělovací síť**

SO 36 - 39 - 01 Obvod Jižní předměstí - ulice Emingerova, Na pile, Domažlická, úpravy metalických rozvodů MK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 36 - 39 - 02 Obvod Jižní předměstí - ulice Emingerova, Na pile, Domažlická, úpravy optických kabelů DOK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 36 - 39 - 11 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Cheb, úpravy metalických rozvodů MK a DK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 36 - 39 - 13 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Cheb, úpravy kabelů ČEZnet a.s.  
SO 36 - 39 - 21 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy metalických rozvodů MK a DK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 36 - 39 - 22 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy optických kabelů DOK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 36 - 39 - 24 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů UPC  
SO 36 - 39 - 25 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů TA Systems  
SO 36 - 39 - 26 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů Plzeňská energetika  
SO 298 - 39 - 01 Přeložka I/26-Domažlická-ulice Na Stráních, Na Pile, Na Výspách, úpravy metalických rozvodů MK Telefonica O<sub>2</sub>  
SO 298 - 39 - 02 Přeložka silnice I/26-Domažlická, ulice Na Stráních, Na Pile, Na Výspách, úpravy optických kabelů DOK-Telefonica O<sub>2</sub>

### **E.1.6 Potrubní vedení**

#### **Vodovody**

SO 35 - 37 - 02 Úpravy vodovodů v km 350,965 - Vodárna Plzeň  
SO 35 - 37 - 03 Přeložky vodovodů v km 351,100  
SO 36 - 37 - 01 Plzeň-Cheb, přeložka vodovodu DN 100 v ulici Domažlická - Vodárna Plzeň  
SO 36 - 37 - 02 Plzeň-Domažlice, přeložka vodovodu km 106,400-Vodárna Plzeň  
SO 36 - 37 - 03 Plzeň-Domažlice, zrušení stávajících přípojek km 106,100-106,240-Vodárna Plzeň  
SO 36 - 37 - 04 Novostavba pro Sokol - přípojky vody  
SO 37 - 37 - 02 Přeložka vodovodů na Faltusově mostu a hlavního přívaděče DN 500 - Plzeňská energetika  
SO 298 - 37 - 01 Úprava vodovodů DN 500 km 0,410 - Plzeňská Energetika  
SO 298 - 37 - 02 Úprava vodovodu DN 80 v ulici Na výspě, Na stráních a Na pile - Vodárna Plzeň  
SO 298 - 37 - 03 Přeložka vodovodu DN 80 km 0,570 - Vodárna Plzeň  
SO 298 - 37 - 04 Přeložka vodovodu DN 150 km 0,760-0,957 - Vodárna Plzeň

#### **Kanalizace**

SO 35 - 37 - 21 Odvodnění komunikace Břeňkova km 105,400  
SO 36 - 37 - 22 Plzeň Skvrňany - dešťová kanalizace  
SO 36 - 37 - 24 Plzeň-Domažlice, úprava kanalizace km 107,078-Vodárna Plzeň  
SO 36 - 37 - 25 Novostavby pro Sokol - přípojky kanalizace  
SO 36 - 37 - 26 Novostavby pro Sokol - odvodnění hřišť  
SO 36 - 37 - 27 Posílení šyby v km 352,125 - Vodárna Plzeň  
SO 298 - 37 - 21 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,00-0,596  
SO 298 - 37 - 22 Odvodnění komunikace Domažlická km 0,596-0,985  
SO 298 - 37 - 23 Sedimentační nádrž km 0,140  
SO 298 - 37 - 24 Kanalizace v ulici Domažlická, Na výspě, Na stráních a Na pile  
SO 298 - 37 - 25 Úprava měrného objektu, km 0,170  
SO 298 - 37 - 26 Přeložka stoky, Zátěšský sběrač v km 0,750 - 0,980  
SO 298 - 37 - 27 Odvodnění kolektoru 2 - km 0,400  
SO 298 - 37 - 28 Rušení stok vyvolané přeložkou žel. tratě - Vodárna Plzeň  
SO 298 - 37 - 29 Odvodnění komunikace Emingerova

#### **Horkovody, teplovody**

SO 37 - 37 - 62 Přeložka horkovodu do areálu ŠKODA  
SO 37 - 37 - 63 Přípojka teplovodu pro Sokol Skvrňany  
SO 37 - 37 - 64 Přípojka teplovodu pro šatny Sokol Skvrňany  
SO 298 - 37 - 61 Přeložka horkovodu Domažlická ulice

### **E.1.8 Pozemní komunikace**

SO 35 - 32 - 02 Úprava Břeňkovy ulice po výstavbě přemostění  
SO 36 - 32 - 01 Příjezdová plocha pro údržbu horkovodu za Sokolovnou  
SO 298 - 32 - 01 Komunikace I/26  
SO 298 - 32 - 02 Komunikace pro pěší a cyklisty podél I/26  
SO 298 - 32 - 03 Přístupová komunikace p.p.č 937 a 932/1  
SO 298 - 32 - 11 Rekonstrukce ulice Na pile

SO 298 - 32 - 12 Rekonstrukce ulice Na výspě  
SO 298 - 32 - 13 Rekonstrukce stávající Domažlické ulice  
SO 298 - 32 - 14 Napojení bývalého areálu Škoda  
SO 298 - 32 - 15 Místní komunikace k objektu Domažlická 1133/45  
SO 298 - 32 - 21 Místní komunikace podél trati Plzeň - Domažlice vpravo  
SO 298 - 32 - 22 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0.030  
SO 298 - 32 - 23 Příjezdová komunikace ke kolektoru v km 0.406  
SO 298 - 32 - 62 Dopravní značení (ŘSD)  
SO 298 - 32 - 63 Dopravní značení (Město Plzeň)  
SO 298 - 32 - 71 Úprava stávajících komunikací  
SO 298 - 32 - 72 Úpravy stávající Domažlické ulice (Město Plzeň)<sup>1</sup>

#### **E.1.9 Kabelovody, kolektory**

SO 35 - 33 - 61 Obvod Jižní předměstí, kabelová trasa  
SO 36 - 33 - 61 Zastávka Plzeň-Skvrňany, kabelová trasa

#### **E.1.10 Protihlukové objekty**

SO 36 - 34 - 40 PhS, Skvrňany  
SO 298 - 34 - 40 PhS, Domažlická  
SO 298 - 34 - 41 PhS, okružní křižovatka (ul.Domažlická)

### **E.2 Pozemní stavební objekty**

#### **E.2.1 Pozemní objekty budov**

SO 35 - 34 - 70 Oplocení, Již. Předměstí  
SO 36 - 34 - 01 Stanoviště pro novostavbu pro ZZ, směr Vejprnice  
SO 36 - 34 - 02 Novostavba šaten pro Sokol, Skvrňany  
SO 36 - 34 - 03 Novostavba hřišť pro Sokol, Skvrňany  
SO 36 - 34 - 70 Oplocení, Skvrňany  
SO 298 - 34 - 70 Oplocení, Domažlická, Škoda  
SO 298 - 34 - 71 Oplocení, Domažlická, p.č. 9017  
SO 298 - 34 - 72 Oplocení, Domažlická, p.č. 544/1  
SO 298 - 34 - 73 Oplocení, Domažlická, p.č. 542  
SO 298 - 34 - 74 Oplocení, Domažlická, p.č. 543  
SO 298 - 34 - 75 Oplocení, Domažlická, p.č. 565/1  
SO 298 - 34 - 76 Oplocení, Domažlická, p.č. 566/1  
SO 298 - 34 - 77 Oplocení, Domažlická, p.č. 545/2  
SO 298 - 34 - 78 Oplocení, Domažlická, IT Bohemia  
SO 298 - 34 - 79 Oplocení, Domažlická, č.p. 936/1  
SO 298 - 34 - 80 Oplocení, Domažlická, p.č. 945/20

#### **E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích**

SO 36 - 34 - 30 Zastřešení nástupišť, Skvrňany  
SO 36 - 34 - 31 Zastřešení podchodu zastávka Plzeň-Skvrňany

#### **E.2.3 Individuální protihluková opatření**

SO 298 - 34 - 50 IPO, Domažlická

#### **E.2.4 Orientační systém**

SO 36 - 34 - 81 Zastávka Plzeň-Skvrňany, orientační systém pro cestující

#### **E.2.5 Demolice**

SO 35 - 34 - 60 Demolice, Jižní Předměstí

---

<sup>1</sup> Stavební objekt není finančně součástí investice Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati. Je investicí MM Plzně ve stavbě zařazen pouze pro účely ÚŘ.



SO 36 - 34 - 60 Demolice, Skvrňany  
SO 298 - 34 - 60 Demolice, Domažlická

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **E.3.1 Trakční vedení**

SO 35 - 35 - 01 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, trakční vedení  
SO 35 - 35 - 02 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, úprava připojení SpS na trakční vedení  
SO 36 - 35 - 01 Plzeň -Skvrňany, trakční vedení  
SO 36 - 35 - 02 Plzeň -Skvrňany, připojení transf. na trakční vedení  
SO 36 - 35 - 03 Plzeň - Křimice, úprava trakčního vedení  
SO 36 - 35 - 30 Plzeň - Křimice, provizorní úpravy ZOK - ČDT  
SO 298 - 35 - 01 Domažlická ulice, úprava trakčního vedení trolejbusu

#### **E.3.4 Ohřev výměn**

SO 35 - 36 - 02 Zast. Plzeň jižní předměstí, EOÚ  
SO 36 - 36 - 03 Plzeň, obvod Nová Hospoda, EOÚ

#### **E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

##### **NN**

SO 35 - 36 - 01 Zast. Plzeň jižní předměstí, úprava rozvodu nn a osvětlení  
SO 36 - 36 - 01 Zast. Plzeň Skvrňany kabelový rozvod nn a osvětlení  
SO 36 - 36 - 05 Podchod v km 106,673 trati Plzeň - Domažlice, zast. Skvrňany, osvětlení  
SO 36 - 36 - 08 Plzeň, obvod Nová Hospoda, přípojka NN ČEZ pro SSZ v km 107,775

##### **Odpojovače**

SO 35 - 36 - 02 Zast. Plzeň jižní předměstí, DOÚO  
SO 36 - 36 - 02 Plzeň, obvod Nová Hospoda, DOÚO

#### **E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

SO 35 - 35 - 21 ŽST. Plzeň hl.n.,obvod Jižní předměstí, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 36 - 35 - 21 Plzeň - Křimice, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 36 - 35 - 22 Plzeň -Skvrňany, ukolejnění vodivých konstrukcí

### **E.4 Ostatní stavební objekty**

#### **E.4.1 Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů**

SO 36 - 31 - 41 Terénní úpravy a příprava území, lokalita přesmyk tratí

## 9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Železniční trati dotčené úpravami v rámci stavby Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati jsou součástí III. tranzitního železničního koridoru (III.TŽK) - tvoří jeho západní část na rameni z Prahy přes Plzeň do Chebu a na státní hranici SRN.

V současné době jsou stavebně ukončeny úseky z Plzně (mimo) do Chebu, v realizaci jsou úseky z Berouna (mimo) do Rokycan (včetně), k realizaci je připraven úsek z Rokycan do Plzně (mimo). K realizaci se připravují stavby v úseku Praha Smíchov - Beroun a úsek z Chebu na státní hranici. Dále se realizuje stavba „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK, 1etapa“ v prostoru uzlu Plzeň od řeky Radbuzy po hranici koridorové stavby v úseku Plzeň – Stříbro a je zadán projekt stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“.

Do uzlu Plzeň je zaústěno celkem 6 železničních tratí. Z nich nejvýznamnější je koridorová trať z Prahy do Chebu a alternativně do Domažlic s pokračováním do SRN. Jedná se o směr nadnárodního významu, tratě jsou zařazeny do evropského železničního systému TEN-T.

Modernizace obou železničních tratí dotčených modernizací v rámci 3.stavby přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících ve stanicích a zastávkách. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní morálně i fyzicky zastaralá zařízení. Jejich nasazení omezí vliv lidského činitele a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců což se projeví na snížení provozních nákladů.

Z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu je přínosem rovněž **silniční investice** (přeložka silnice I/26) navrhovaná jako součást 3.stavby - vybudování mimoúrovňového křížení s tratí 712 Plzeň -Domažlice a částečné přemístění mimo jádro obytné zástavby v oblasti Skvrňan.

Zpracování přípravné dokumentaci stavby předcházely v rámci uzlu Plzeň následující studijní dokumentace.

### 9.1 Generel přestavby ŽU Plzeň

Generel přestavby ŽU Plzeň je základní koncepční dokument z roku 2001 na jehož základě byly dopracovány i následné studijní práce týkající se přestavby plzeňského železničního uzlu. Obsahoval po projednání se složkami MDS ČR, GŘ ČD a města Plzně řešení, které sledovalo následující záměry:

- dvoukolejné zaústění všech železničních tratí do ŽU Plzeň, s možností zapojení od západu i od východu koridoru VRT do ŽU Plzeň, rekonstrukci kolejiště osobního nádraží pro zvýšení počtu nástupištních hran (předpoklad zavedení IDS), s vymístěním dnešní vjezdové skupiny pro nákladní vlaky do obvodu seřaďovacího nádraží,
- rekonstrukci dnešního kolejiště v Lobzích na skupinu odstavných kolejí se zařízením pro provozní ošetření a hygienickou očistu souprav a elektrických jednotek s vymístěním části odstavných kolejí pro záložní a posilové vozy do dnes nevyužité části kolejiště žst. Plzeň-Koterov,
- ponechání stávajícího seřaďovacího nádraží v dnešní lokalitě, což vyvolává důsledky obdobné jako v původním generelu DRS ČR z roku 1990, ovšem s podstatně nižšími nároky na zábor nových pozemků, které v současné době nejsou ve vlastnickém právu ČD,
- rekonstrukci tranzitní skupiny „sever“ v prostoru kolejiště osobního nádraží a „jih“ v lokalitě dnešních „Lobezských kolejí“,

- rekonstrukci nákladového obvodu ve stávající lokalitě pro tzv. „čistý nákladový obvod“ s doplněním o zařízení logistického dopravního centra, spěšninový dvůr a nakládku (vykládku) automobilů (autocouchet),
- vymístění těžké překládky do prostoru kontejnerového překladiště Plzeň-Křimice,
- rozšíření dnešních vleček výhledově o novou lokalitu „Borská Pole“ s napojením na železniční síť v žst. Plzeň-Valcha.

## 9.2 Průjezd železničním uzlem Plzeň

Dokumentace z roku 2003 navázala na Generel přestavby ŽU Plzeň a odrážela potřebu realizace "koridorového" průjezdu železničním uzlem a reagovala i na pohled města Plzeň na problematiku železniční dopravy na jejím území. V dokumentaci byl potlačen zejména málo pravděpodobný extenzivní vývoj železniční nákladní dopravy v Plzeňské aglomeraci. Dále na rozdíl od generelu předpokládá pouze jednokolejnou trať od Klatov a od Žatce. Změny oproti generelu jsou i v osobním nádraží, kde ponechává nástupiště ve stávající poloze a další ostrovní nástupiště je navrženo hned vedle stávajících. Stávající nákladní koleje v osobním nádraží jsou ponechány v současné poloze. Variantně se předpokládá umístění nákladového nádraží ve stávající poloze nebo v lokalitě Koterov, úprava kolejiště se předpokládá i v lokalitě Lobzy.

# 10 Členění přípravné dokumentace

## A Průvodní zpráva

## B Souhrnná část

**B.1 Souhrnná technická zpráva**

**B.2 Provozní a dopravní technologie**

**B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

**B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

**B.5 Odpadové hospodářství**

**B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby**

**B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

**B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

**B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí**

**B.12 Organizace výstavby**

## C Situace stavby

**C.1 Přehledná situace oblasti stavby**

**C.2 Koordinační situace stavby**

**C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí**

## D Technologická část

**D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

**D.2 Železniční sdělovací zařízení**

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

**D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

D.3.2 Technologie rozvodu VVN/VN

## E Stavební část

**E.1 Inženýrské objekty**

E.1.1 Železniční svršek a spodek

E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

*E.1.5.1 Elektrorozvodné sítě*

*E.1.5.2 Sdělovací sítě*

E.1.6 Potrubní vedení

*E.1.6.1 Vodovody*

*E.1.6.2 Kanalizace*

*E.1.6.4 Horkovody*

E.1.8 Pozemní komunikace

E.1.9 Kabelovody

E.1.10 Protihlukové objekty

**E.2 Pozemní stavební objekty**

E.2.1 Pozemní objekty budov

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.2.3 Individuální protihluková opatření

E.2.4 Orientační systém

E.2.5 Demolice

**E.3 Trakční a energetická zařízení**

E.3.1 Trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn (EOV)

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

**E.4 Ostatní stavební objekty**

**G Náklady**

**H Doklady**

**I Geodetická dokumentace**