

Č.j.: 9922/2013/SSZ-UT2-Ků

Příloha k SP č.j.: ..... /2013 - OI

# Posuzovací protokol

projektu stavby

**„Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“**

ISPROFOND: 532 352 0010

## **I. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby :	„Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace
Místo stavby:	Železniční stanice Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Katastrální území:	Doubravka, Lobzy, Plzeň, Plzeň 4
Obec s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzně
Zadavatel (investor):	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ - 70 99 42 34 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha, 190 00
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy Nábř. Ludvíka Svobody 12, Praha, 110 15
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP Praha, a.s., Olšanská 2643/1a, Praha 3, 130 80 odpovědný projektant: Ing. Langer Pavel
Uvažovaná realizace:	zahájení 2014 ukončení 2016 předpokládaná délka výstavby 26 měsíců

## II. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

Kategorie dráhy:	celostátní
Tratový úsek:	železniční trať Praha – Plzeň ... km 102,153 – 103,673
	železniční trať Č.Budějovice – Plzeň ... km 347,308 – 348,986
	železniční trať Plzeň - Žatec ... km 0,000 – 2,229
	železniční trať Klatovy - Plzeň ... km 97,202 – 97,369

### Cílem navrhovaných úprav je :

- dosažení přechodnosti kolejových vozidel tratové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC,
- zvýšení dopravně technologické efektivity práce kolejiště uzlu,
- instalace moderního zabezpečovacího zařízení,
- odstranění všech nevyhovujících prvků železniční dopravní cesty,
- zajištění kompatibility dopravní cesty s přilehlými úseky 3.TŽK
- maximální zvýšení průjezdné rychlosti a zajištění požadované propustnosti ve zhlavích a na průjezdu uzlem Plzeň
- zajištění plné interoperability
- zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy
- zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících

Účelem stavby je uvést významnou část uzlu do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu.

Přestavba celého Uzlu Plzeň byla rozdělena na celkem 5 staveb, příprava dalších staveb bude postupně zajišťována. Náplní předmětného projektu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je návrh řešení přestavby pražského zhlaví osobního nádraží, výstavby centrálního stavědla „Triangl“ jako klíčového technologického objektu pro celý uzel, výstavby centrálních částí technologií pro řízení vlakové dopravy a přestavba severní (pražské) části osobního nádraží. Dále je řešeno kolejiště Lobzy a chebské zhlaví seřaďovacího nádraží.

Územně je stavba řešena převážně na pozemcích v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s., neboť sleduje polohu dnešního kolejiště. Pouze v prostoru ulice Ostruhové dojde k vyosení spojovací koleje č.922 a k záboru pozemků ve vlastnictví třetích osob.

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je prostorově vymezena úpravou koleji v rozsahu :

- pražské zhlaví osobního nádraží včetně navázání na připravovanou stavbu „Rokycany – Plzeň“ ve směru na Prahu
- českobudějovické zhlaví osobního nádraží
- severní a střední část kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 1-4
- celé kolejiště Lobzy
- propojení kolejiště Lobzy se seřaďovacími nádražím a prostor Ústředního stavědla
- chebské zhlaví seřaďovacího nádraží a průjezd seřaďovacími nádražím ve směru na Žatec

Zbývající část osobního nádraží = chebské zhlaví včetně obou přemostění ulice Mikulášské a jižní část kolejiště s nástupišti č.5 a 6, je součástí související samostatné stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, mosty Mikulášská“.

Ze stavebních objektů je ve stavbě „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ zcela jednoznačně dominující železniční svršek a spodek. V hlavních kolejích bude použit svršek UIC 60, v ostatních kolejích železniční svršek S49. V manipulačních kolejích se maximálně využije výzisku v rámci stavby. Výhybkové konstrukce jsou standardní, s rychlostí do odbočné větve do 60km/h. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích 3.TŽK na 80km/h.

Ve skupině objektů železničního spodku dominují nová nástupiště s výškou 550mm nad TK. Nástupiště č.1 a 4 budou zcela nová, nástupiště č.2 a 3 budou upravena ve stávající poloze. Přístupy na nástupiště jsou navrženy zásadně mimoúrovňové. Nástupiště i přístupy na ně jsou vybaveny prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Rovněž bude realizováno kompletně nové odvodnění kolejiště s následnou výstavbou podkladních vrstev.

Další významnou skupinu stavebních objektů představují pozemní stavby. Budova centrálního stavědla je situována v prostoru trianglu. Jedná se o dvoupodlažní budovu na obdélníkovém půdorysu. Funkční využití je výhradně pro umístění technologických zařízení a obsluhující personál. Dále jsou to rekonstrukce stávajícího zastřešení nástupišť č.2 a 3 se zachováním jejich historické hodnoty a výstavba zastřešení nového ostrovního nástupiště č.1 a 4. V rámci stavby bude odstraněna řada stávajících objektů nevalné architektonické i technické úrovně, které realizací stavby ztratí své využití.

Nejvýznamnějším objektem z oboru umělých staveb je nový východní podchod pro cestující. Zajistí krátký přístup nejen mezi jednotlivými nástupišti stanice, ale rovněž do prostoru budoucího autobusového terminálu v ul. Šumavská. Jedná se o železobetonovou rámovou konstrukci se standardním vybavením pro pohyb

cestujících. Dalším významným mostním objektem je rekonstrukce most „Gambrinus“ přes ulici U Prazdroje a to především z důvodu značného rozsahu sanačních prací.

Z provozních souborů pak převažuje jednoznačně zabezpečovací zařízení. Buduje se zcela nové zařízení 3. kategorie splňující podmínky interoperability, do kterého bude postupně integrováno zabezpečení celého uzlu. Zařízení včetně obsluhujícího personálu je umístěno v budově centrálního stávkedla v prostoru trianglu. V rámci 1. stavby přestavby uzlu bude vybudováno jádro tohoto komplexu, bez kterého nebude možno pokračovat v přestavbě uzlu. Realizace 1. stavby je tedy technickou podmínkou pro další postup přestavby uzlu Plzeň.

Dalším významným provozním souborem je sdělovací zařízení. Integruje do sebe informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizace, kamerové systémy a především přenosové systémy pro další nadstavby jako dálkové řízení a další.

### **Přehled výchozích podkladů :**

Projekt stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je zpracován na základě zadávacích podmínek a zadávací dokumentace odchodní veřejné soutěže stavby, kterou vydala Správa železniční dopravní cesty s.o. Návrh technické řešení projektu stavby vzešel z následující výchozích podkladů předaných zadavatelem:

- Zadávací dokumentace pro výběrové řízení na zpracování projektu stavby a výkonu autorského dozoru projektanta při realizaci stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“ vydaná SŽDC s.o.
- Přípravná dokumentace stavby (DÚR) „Uzel Plzeň“
- Projekt stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“
- Investiční záměr „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“
- Posuzovací protokol investičního záměru „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“, č. j.: 4771/11/SSPlz-Sla-IZ ze dne 17.10.2011
- Směrnice Generálního ředitele č.11/2006, č.j.: 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006, ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010 v platném znění
- Pokyny k předání digitální dokumentace:
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č. 16/2005, č.j.: 3790/05 - OP, „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- Platné a účinné dokumenty a předpisy – uvedené v dílu 3 část 2 Zadávací dokumentace
- Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 „Směrnice ke členění nákladů stavby u SŽDC ...“ vydaná pod č.j.: 4 124/04-OI dne 19.11.2004 v platném znění
- Územní rozhodnutí vydané Magistrátem města Plzně, Odborem stavebně správním dne 10.04.2009 pod č.j.: STAV/04158/09 pro stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“
- Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č.100/2001 Sb. ( EIA ) vydané Krajským úřadem Plzeňského kraje, Odborem životního prostředí dne 15.10.2007 pod č.j.: ŽP/6155/06.
- Směrnice GR SŽDC, s.o. č.19/2006, č.j.: 38562/06-OP ze dne 25.1.2007 „Standardizace aplikačního SW a formátů a způsob předávání dat v oblasti IT ŽDC SŽDC

V průběhu zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ byly zpracovány a zajištěny podklady potřebné pro zpracování technického řešení a následné projednání dokumentace.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum
- Stavebnětechnický průzkum budov včetně demolice
- Stavebnětechnický průzkum zastřešení nástupišť
- Pyrotechnický průzkum
- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby, zpracovalo SŽG Praha
- Doměření kolejiště a vybraných objektů v průběhu zpracování dokumentace projektu stavby, SUDOP PRAHA a.s., 08/2012 - 03/2013.
- Předkategorizace materiálu žel. svršku
- Akustická studie
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Korozní průzkum

## **Vliv na životní prostředí**

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby. Z přípustné hlukové zátěže rovněž vyplývají určitá omezení i pro práci v nočních hodinách (21,00 – 7,00), kdy rovněž platí nižší přípustné hladiny hluku pro zatížení obyvatelstva.

### **Opatření k eliminaci negativních vlivů**

#### **Fáze výstavby**

- v době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení budou stíněna mobilními protihlukovými zástěnami
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při demoliciích objektů a při pracích, při kterých dochází k víření prachu
- používané vozovky budou pravidelně čistěny
- automobily před výjezdem na vozovku budou pravidelně čistěny
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány zachytňné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) proti úkapům
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je nepřipustné
- na ploše ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min. 90l obsahující absorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražná páska, ochranné rukavice apod.
- na plochách zařízení stavenišť nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toků nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků
- likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit
- umožnit záchranný archeologický výzkum podle §22 zákona č.20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací. Archeologický výzkum dle §22 zákona č.20/1987 Sb. hradí investor a je na něj nutno předem uzavřít smlouvu
- stavebník je povinen oznámit záměr provedení stavebních prací Archeologickému ústavu AV ČR
- stávající dřeviny budou chráněny dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (říjen-březen)
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN 18 917 Technologie vegetačních úprav v krajině - Trávníky a jejich zakládání

#### **Fáze provozu**

po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku a účinnosti navržených protihlukových opatření

#### **Závěr**

Jednotlivé složky životního prostředí jsou hodnoceny v příslušných kapitolách dokumentace, ve kterých jsou navržena i opatření na minimalizaci negativních vlivů a to zejména po dobu výstavby.

### **Hlavní technické parametry:**

Traťová rychlost pro koridorový průjezd (Domažlice a Cheb) je navržena pro klasické soupravy minimálně pro rychlost 80 km/h

Rekonstruovaný úsek trati na Žatec je navržen na rychlost 60 km/h

Rekonstruovaný úsek trati na Č.Budějovice je navržen na rychlost 80 km/h

Prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC

Třída zatížení D4

#### **Rychlosti v jednotlivých kolejích**

Kolej č.	Rychlost v km.h <sup>-1</sup>	Kolej č.	Rychlost v km.h <sup>-1</sup>
0	80	104	50
0b	80	105	50 od ČB, 40 od Chebu
1	80	106	50
1a	80	201	80 od ČB, 60 od os. n.
1b	80	201a	80
2	80 od Rok., 40 od Chebu	202	80 od ČB, 60 od os. n.

2a	80	203	50
3	50	204	40 od ČB, 50 od os. n.
4	60 od Rok., 40 od Chebu	205	50
5	50	206	40 od ČB, 50 od os. n.
6	60 od Rok., 40 od Chebu	208	40 od ČB, 50 od os. n.
6a	60	210	40 od ČB, 50 od os. n.
8	60 od Rok., 40 od Chebu	212	40 od ČB, 50 od os. n.
8a	50	301	60
10	50	301a	60
12	50 od Rok., 40 od Chebu	301b	60
12a	50	302	50
12b	50	302a	40
14	50 od Rok., 40 od Chebu	304	40
16	50 od Rok., 40 od Chebu	306	40
17z	40	308	40
18	50 od Rok., 40 od Chebu	310	40
19z	40	312	40
20	50 od Rok., 40 od Chebu	314	40
23	40	921	50
23c	40	922	50
101	60	931	60
102	60	932	50
103	50 od ČB, 40 od Chebu	-	-

**Stavba je charakterizována následujícími kapacitními údaji :**

	<b>IZ</b>	<b>Projekt</b>
Rozsah stavby bez ZS a ostatních pomocných ploch	20,2 ha	25,3 ha
Délka nově vložených kolejí	14 534 m	22 940 m
z toho: UIC60 nové	3 591 m	6 045 m
S49 nové	10 943 m	3 299 m
S49 užitě, regenerované		13 596 m
Délka nově realizovaných nástupištích hran	2 490 m	2 258 m
Výška nově realizovaných nástupištích hran nad TK	550 mm	550 mm
Počet nově vložených výhybek	67 ks	92 ks
Počet regenerovaných výhybek		2 ks
Počet nově zabezpečených výhybek	146 ks	131 ks
Počet výhybek elektricky vyhřívaných	58 ks	70 ks
Délka nového podchodu	106 m	108 m
Technologická.budova Úst. stávedla - obestavěný prostor	7 450 m3	9 548 m3

Rozdíl v kapacitních údajích v projektu stavby oproti investičnímu záměru je způsobem změnou rozsahu stavby „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“. Oproti investičnímu záměru byla stavba rozšířena o zbývající část kolejí Lobzy a část chebského zhlaví seřaďovacího nádraží. Toto rozšíření stavby je v podstatě přesunem určité části kolejových úprav ze 2. a 5.stavby přestavby uzlu Plzeň. Proto v kapacitních údajích dochází k výraznému nárůstu počtu vložených výhybek a délek řešených kolejí. Ve stejné souvislosti je nutné brát i rozsah stavbou dotčených pozemků.

Určité navýšení je i u obestavěného prostoru Ústředního stávedla. Jeho dispozice byla v projektu stavby aktualizována dle současných potřeb SŽDC s.o. a z požadavků cílového stavu technologických zařízení po ukončení všech staveb přestavby celého uzlu Plzeň.

### **III. PROJEDNÁNÍ DOKUMENTACE**

Technické řešení celé stavby bylo v průběhu zpracování dokumentace průběžně projednáno na profesních poradách. V případě stavebních úprav zařízení či staveb cizích správců bylo navržené řešení projednáno i s nimi. Přípomínky a požadavky vznesené při projednávání dokumentace byly zdůvodněny či zapracovány do dokumentace.

Dále bylo provedeno expertní posouzení projektu stavby nezávislým „Centrem dopravního výzkumu, Divize rozvoje dopravy, Oblast koncepce rozvoje dopravního sektoru, Praha“.

S ohledem na charakter stavby – modernizace železniční stanice v její stávající poloze – nedochází ke střetu s požadavky územně plánovacích dokumentací.

## **SŽDC, s.o. a České dráhy, a.s.**

1. SŽDC s.o. GR, odbor strategie, č.j.18970/2013-OST ze 2.5.2013 a č.j.21993/2013-OST z 18.5.2013
2. SŽDC s.o. GR, odbor zákl. řízení provozu, č.j.19089/2013-OZŘP ze 3.5.2013
3. SŽDC s.o. GR, odbor automat.a elektrotechn., č.j. 15093/2013-OAE z 24.4.2013
4. SŽDC s.o. GR, odbor traťového hospodářství, č.j. 14591/13-OTH ze 29.4.2013
5. SŽDC s.o. Stavební správa západ, č.j.5050/2013-SSZ-ÚT ze 30.4.2013  
a č.j.5714/2013-SSZ ze 30.4.2013
6. SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň, č.j.7327/2013-OŘ PLZ-ÚTN ze 6.5.2013
7. SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň, OZO, č.j.6816/2013-OŘ PLZ/NŘT ze 25.4.2013
8. SŽDC s.o. Správa žel.energetiky, č.j.4467/2013-SŽE ze 25.4.2013
9. SŽDC s.o. Technická ústředna dopr.cesty, č.j. 1815/2013-TÚDC ze 26.4.2013
10. ČD – Telematika a.s., č.j.8322/2013-O z 25.4.2013
11. ČD – Telematika a.s., souhrnné stanovisko k sítím, č.j.6125/2013-O z 25.3.2013
12. ČD a.s., odbor investiční, č.j. 302/13-O3 ze 2.5.2013
  - součástí stanoviska je dopis výkonného ředitele ČD a.s. pro provoz a techniku adresovaný náměstkovi GR SŽDC pro modernizaci dráhy z 27.3.2013, č.j. 56258/2013-O12
  - součástí stanoviska je dopis ČD a.s. DKV Plzeň, ČD a.s. RSM Plzeň, ČD a.s. KCOD Plzeň adresovaný GR ČD a.s. z 6.3.2013, č.j.0216/2013 KCOD PL
13. ČD a.s., odbor investiční,  
Je v řešení

Tento dokument byl zpracován na základě konferenčního projednání připomínek k projektu stavby ze dne 9. a 10.5.2013. Stanoviska posuzovatelů dokumentace jsou převzata v úplném znění a jsou zapracována v **Komplexním vyjádření projektanta**, které je nedílnou součástí PS ( **H.1.2** ). Odpovědi na jednotlivé připomínky předložené ke dni konferenčního projednání jsou uvedeny v textu. Vyjádření projektanta k jednotlivým připomínkám jsou v textu uvedena tučně kurzívou.

## **Dotčené orgány státní správy, nedrážní orgány a organizace**

- 1 Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, Škroupova 18, 306 13 Plzeň zn. ŽP/3882/13 ze dne 24.4.2013  
Bez připomínek
- 2 Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Škroupova 18, 306 13 Plzeň zn. DSH/5785/13 ze dne 6.5.2013  
Vydán souhlas
- 3 Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor kultury a památkové péče, Škroupova 18, 306 13 Plzeň, zn. KPP/1645/13 ze dne 3.5.2013  
Stanovisko vydá MMP, odbor památkové péče - bod č. 7
- 4 Magistrát města Plzně, odbor stavebně správní, Škroupova 4, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/085426/13 ze dne 22.4.2013  
Souhlas podle § 15 odst. 2 zák.č. 183/2006 Sb.
- 5 Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/086104 ze dne 20.5.2013  
Souhlasné sdělení
- 6 Magistrát města Plzně, odbor dopravy, Škroupova 5, 306 32 Plzeň, č.j. MMP/087161/13 ze dne 3.5.2013  
Souhlasné stanovisko
- 7 Magistrát města Plzně, odbor památkové péče, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, zn. MMP/085766/13 ze dne 27.5.2013  
Bez připomínek
- 8 Magistrát města Plzně, odbor krizového řízení, Kopeckého sady 11, 306 32 Plzeň, zn. MMP/085785/13 ze dne 24.4.2013  
Souhlasné stanovisko
- 9 Magistrát města Plzně, odbor správy infrastruktury, Palackého nám. 6, 306 32 Plzeň, žádost v řízení
- 10 Magistrát města Plzně, odbor rozvoje a plánování, Škroupova 5, 306 32 Plzeň, žádost v řízení
- 11 Úřad městského obvodu Plzeň 1, odbor životního prostředí a dopravy, Alej Svobody 60, 323 00 Plzeň č.j. UMO1/08094/13 ze dne 17.5.2013  
Souhlas
- 12 Úřad městského obvodu Plzeň 1, odbor investiční a stavebně správní, Alej Svobody 60, 323 00 Plzeň, zn. UMO1/09810/13 ze dne 29.5.2013  
Souhlas

- 13 Úřad městského obvodu Plzeň 2 – Slovany, odbor životního prostředí, Koterovská tř. 83, 307 53 Plzeň, zn. UMO2/06151/13 ze dne 26.4.2013  
Bez připomínek,
- 14 Úřad městského obvodu Plzeň 2 – Slovany, odbor životního prostředí, Koterovská tř. 83, 307 53 Plzeň, č.j. UMO2/03553/13 ze dne 8.4.2013  
Rozhodnutí - povolení kácení p.m. 25.4.2013
- 15 Úřad městského obvodu Plzeň 2, odbor stavebně správní a dopravy, Koterovská tř. 83, 307 53 Plzeň, č.j. UMO2/06242/13/ZdTo ze dne 24.4.2013  
Souhlas
- 16 Úřad městského obvodu Plzeň 4, odbor životního prostředí, Mohylová 55, 312 64 Plzeň, zn. ŽP/V/13 ze dne 13.5.2013  
Bez připomínek
- 17 Úřad městského obvodu Plzeň 4, odbor životního prostředí, Mohylová 55, 312 64 Plzeň, č.j. UMO4/03250/13 ze dne 25.3.2013  
Rozhodnutí - povolení kácení p.m. 12.4.2013
- 18 Úřad městského obvodu Plzeň 4, odbor stavebně správní, , dopravy a investic, Mohylová 55, 312 64 Plzeň, j. D/45/2013/M ze dne 4.5.2013  
Bez připomínek
- 19 Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni, Skrétova 15, 303 22 Plzeň, zn. 7468,9734-21/13 ze dne 5.6.2013  
Souhlasné závazné stanovisko
- 20 Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje Krajské ředitelství, Kaplířova 9, P.O.BOX 18, 320 68 Plzeň, č.j. HSPM-4742-19/2010 ÚPP ze dne 21.5.2013  
Je v řešení, řeší HIP
- 21 Policie ČR Městské ředitelství, Dopravní inspektorát, U Borského parku 20, 306 11 Plzeň, č.j. KRPP-68855/ČJ-2013-030506-1 ze dne 10.5.2013  
Požadavek na dopracování rozhledových poměrů - vyřešeno bod č. 22
- 22 Policie ČR Městské ředitelství, Dopravní inspektorát, U Borského parku 20, 306 11 Plzeň, č.j. KRPP-108170/ČJ-2013-030506-1 ze dne 3.7.2013  
Souhlas
- 23 Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, oblastní správa sever, Doudlevecká 54, 301 33 Plzeň, zn. 538/13/SÚSPK-PSP/Ma ze dne 29.4.2013  
Souhlas
- 24 Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Plzeň, Klatovská třída 48, 301 22 Plzeň, zn. ČIŽP/OOH/1300227.001/13/ZFJ ze dne 14.5.2013  
Bez připomínek
- 25 Obvodní báňský úřad v Plzni, Hřimálého 11 301 0 Plzeň, zn. SBS/12423/2013/OBÚ-06 ze dne 20.5.2013  
Bez připomínek
- 26 Povodí Vltavy s.p, závod Berounka, Denisovo nábřeží 14, 304 20 Plzeň, zn. 28242/2013-342/Fr ze dne 29.5.2013  
Souhlas
- 27 Archeologický ústav AV ČR, Praha, v.v.i. Letenská 4, 118 01 Praha 1, č.j. ARUP-4226/2013 ze dne 20.5.2013  
Oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb. – splněna

### **Správci sítí technického vybavení**

- 1 České Radiokomunikace, a.s., U Nákladového nádraží 3144, 130 00 Praha 3, vyjádření zn. ÚPTS/OS/30524/2013 ze dne 23.5.2013
- 2 NET4GAS, s.r.o., P.O.BOX 22, Na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4 – Nusle, vyjádření zn. 5671/1/12/OVP/N ze dne 8.8.2012  
Platnost do 8.8.2014
- 3 ČEZ Distribuce, a.s. Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4, vyjádření zn. 1053533616 3.5.2013  
Vyjádření zn. 1053540091 ze dne 3.5.2013  
Platnost do 3.11.2013
- 4 ČEZ ICT Services, a.s., Duhová 3/1531, 140 53 Praha, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 21.5.2013
- 5 RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno, vyjádření zn. 5000784926 ze dne 14.5.2013  
Je v řešení
- 6 Vodárna Plzeň a.s., Malostranská 2, 317 68 Plzeň  
Žádost v řízení
- 7 MERO ČR a.s., Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou, vyjádření č.j. 2012/8/25-1 ze dne 8.8.2012  
Platnost do 8.8.2015
- 8 Vojenská ubytovací a stavební správa, Hradební 772/12, 110 00 Praha - Staré Město, vyjádření č.j. 9178/61233-UP/2012-7103/44 ze dne 17.8.2012

- Platnost do 17.8.2014
- 9 Plzeňská energetika a.s., Tylova 1/57, 316 00 Plzeň, vyjádření zn. PE/VÚ/046/13 ze dne 26.4.2013
  - 10 Telefónica Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2 140 22 Praha 4, vyjádření POS-PD-189-2013 ze dne 28.5.2013
  - 11 Čepro a.s., Dělnická 213/12, 170 04 Praha 7 – Holešovice, vyjádření č.j. 9727/13 ze dne 24.5.2013
  - 12 SUPTel a.s. Hřbitovní 15, 312 00 Plzeň – Doubravka, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 10.5.2013  
Platnost do 10.5.2014
  - 13 UPC Česká republika, a.s., Závišova 5, 140 00 Praha 4 - Nusle. Vyjádření č.j. 0584/2013 ze dne 21.5.2013  
Platnost do 21.5.2014
  - 14 GTS CZECH s.r.o., Přemyslovská 2845/43, 130 00 Praha 3, vyjádření zn. 331302381 ze dne 6.5.2013  
Platnost do 6.5.2014
  - 15 ČEPS a.s. Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha10, vyjádření zn. 153/16113/16.05.2013/Le ze dne 16.5.2013
  - 16 SITEL s.r.o., Nad elektrárnou 1526/45, 106 00 Praha 10, vyjádření zn. 131302088 ze dne 30.4.2013  
Platnost do 30.4.2014
  - 17 Telia Sonera International Carrier Czech Republic a.s. K červenému dvoru 25a, 130 00 Praha 3, vyjádření zn. 231301285 ze dne 3.5.2013  
Platnost do 3.5.2014
  - 18 Pantel International CZ s.r.o., Janderova 292/33, 108 00 Praha 10, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 14.5.2013  
Platnost do 14.5.2014
  - 19 Správa veřejného statku města Plzně, Klatovská 10 a 12, 301 00 Plzeň  
Žádost v řízení
  - 20 Plzeňské městské dopravní podniky a.s. Denisovo nábreží čp.920/12, 303 23 Plzeň, vyjádření zn. 487/ÚDC/Pir/13 ze dne 21.5.2013  
Platnost do 21.5.2014
  - 21 Správa informačních technologií města Plzně, Dominikánská 4, 306 31 Plzeň, vyjádření zn. 7029-2013 ze dne 14.6.2013  
Platnost do 14.6.2014
  - 22 Plzeňská teplárenská a.s. Doubravecká 2578/1, 304 10 Plzeň, vyjádření zn. E/FIS/2013/010 ze dne 30.4.2013
  - 23 Maxprogres s.r.o., Dolnojirčanská 38, 142 00 Praha 4- Kamýk, vyjádření zn. PZ13040027 ze dne 17.5.2013 Platnost do 17.5.2014
  - 24 T Mobile Czech republic a.s. Tomíčková 2144/1, 149 00 Praha 4, vyjádření zn. 13\_05\_28\_B\_D ze dne 29.5.2013
  - 25 Linde Gas, a.s. Domažlická 121, 314 66 Plzeň, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 14.5.2013
  - 26 Dial Telecom, a.s. Křížíkova 36a/237, 186 00 Praha 8 – Karlín, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 26.4.2013  
Platnost do 26.4.2015
  - 27 ŠKODA INVESTMENT a.s. Tylova 1/57, 301 28 Plzeň, vyjádření zn. SM/197/12 ze dne 13.9.2012
  - 28 Vodafone Czech Republic, a.s. Vinohradská 167, 100 00 Praha 10, vyjádření bez č.j./zn. ze dne 26.4.2013  
Platnost do 26.4.2014
  - 29 Česká pošta s.p., Politických vězňů 909/4, 225 99 Praha 1, vyjádření zn. ČP/154201/2012/PČ ZČ ze dne 29.8.2012

#### **IV. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY**

Modernizace uzlu Plzeň je dlouhou dobu připravovaný program, který dostal konkrétní obrysy v roce 2006. Tehdy byla zpracována přípravná dokumentace akce „Uzel Plzeň“, která byla podkladem pro vydání územního rozhodnutí, vydaného pro všechny uvažované stavby v železničním uzlu Plzeň. Železniční uzel Plzeň se nachází na trase 3. Transitzního železničního koridoru a je součástí evropské sítě TEN-T, koridoru č. IV Dresden/Norimberk – Praha – Vídeň – Bratislava – Győr –Budapešť – Arad – Bukurešť – Constanta / Craiova – Sofia – Thessaloniki / Plovdiv – Istanbul. Do železničního uzlu Plzeň jsou zaústěny všechny tratě Plzeňské aglomerace. Plzeň hlavní nádraží je tak průsečíkem prakticky veškeré železniční dopravy v regionu. Význam tohoto železničního uzlu podtrhuje jeho centrální poloha vzhledem k potenciálním zdrojům i cílům přeprav. Cílem navrhovaných úprav je: dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC, zvýšení dopravně technologické efektivity práce kolejiště uzlu, instalace moderního zabezpečovacího zařízení 3 kategorie, odstranění všech nevyhovujících prvků železniční dopravní cesty, zajištění kompatibility dopravní cesty s přilehlými úseky III. TŽK, maximální zvýšení průjezdné rychlosti a zajištění požadované propustnosti ve zhlavích na průjezdu uzlem Plzeň, zajištění plné interoperability, zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy a zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících. Přestavbu s prodloužením nového ostrovního nástupiště v severní části kolejiště, rekonstrukci nástupišť na 550 mm, vložení výhybek s poloměrem 300 m v dopravních kolejích, přeložku větve trianglu na poloměr 300 m, změnu konfigurace kolejiště včetně odstranění nestandardního kolejového křížení, revitalizaci vjezdu / odjezdové skupiny na Doubravce, výstavbu centrálního stavědla v trianglu, realizaci východního podchodu, redukci kolejiště Lobež. V hlavních kolejích bude použit svršek UIC 60, v ostatních kolejích železniční svršek S49. V manipulačních kolejích se maximálně využije výzisku v rámci

stavby. Výhybkové konstrukce jsou standardní s rychlostí do odbočné větve do 60 km/hod. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích III. TŽK na 80 km/hod.

Ve skupině objektů železničního spodku dominují nová nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště č. 1 a č. 4 budou zcela nová, nástupiště č. 2 a č. 3 budou upravena ve stávající poloze. Přístupy na nástupiště jsou navrženy zásadně mimoúrovňové. Nástupiště i přístupy na ně jsou vybaveny prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Rovněž bude realizováno kompletně nové odvodnění kolejiště s následnou výstavbou podkladních vrstev. Budova centrálního stávkového je situována v prostoru trianglu. Nejvýznamnějším objektem z oboru umělých staveb je nový východní podchod pro cestující. Zajišťuje krátký přístup nejen mezi jednotlivými nástupišti stanice, ale rovněž do prostor budoucího autobusového terminálu v ulici Šumavská.

Realizace projektu přinese úspory času z následujících důvodů:

- zkrácení jízdní doby vlaků ve směru Praha, Žatec, Cheb, Domažlice, České Budějovice
- převedení části cestujících ze silnice na železnici
- zkrácení přestupové vzdálenosti mezi vlakem a MHD vybudováním podchodu v žst. Plzeň hl.n.

## **V. KONCEPCE ŘEŠENÍ**

Koncepce řešení vychází ze schváleného záměru projektu, kde účelem stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“ je uvést významnou část uzlu Plzeň do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu.

Stavba má charakter modernizace, jejíž hlavním účelem je zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu. Hlavním ekonomickým přínosem je úspora dopravních zaměstnanců a současně redukce nadbytečného kolejiště na potřebnou úroveň pro zachování potřebného objemu dopravy se současným zvýšením bezpečnosti železničního i silničního provozu.

Cílem navrhovaných úprav je :

- dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC,
- zvýšení dopravně technologické efektivity práce kolejiště uzlu,
- instalace moderního zabezpečovacího zařízení,
- odstranění všech nevyhovujících prvků železniční dopravní cesty,
- zajištění kompatibility dopravní cesty s přilehlými úseky III.TŽK
- maximální zvýšení průjezdné rychlosti a zajištění požadované propustnosti ve zhlavích a na průjezdu uzlem Plzeň
- zajištění plné interoperability
- zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy
- zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících

## **Seznam provozních souborů a stavebních objektů**

### **D. Provozní soubory**

#### **D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

##### **D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

PS 02-21-01.1 Ústřední stávkové Plzeň, SSZ

PS 02-21-01.11 Ústřední stávkové Plzeň, úprava SSZ St.5 Radbuza

PS 91-21-01.1 Plzeň seřaďovací nádraží, SZZ

##### **D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

PS 34-21-01 Chrást u Plzně-Plzeň hl.n., úprava TZZ

PS 93-21-01.1 Plzeň hl.n. - Plzeň Koterov, úprava TZZ

#### **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

##### **D.2.1 Místní kabelizace**

PS 34-22-21.1 ŽST Plzeň hl.n., místní kabelizace

PS 91-22-03.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy místní kabelizace

PS 92-22-02 Kolejiště Lobzy, úprava místní kabelizace

##### **D.2.2 Rozhlasové zařízení**

PS 34-22-28.1 ŽST Plzeň hl.n., rozhlasové zařízení

PS 91-22-32.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úprava rozhlasu pro posun

### **D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)**

PS 34-22-11 Ústřední stavědlo Plzeň, telefonní zapojovač

PS 34-22-22 ŽST Plzeň hl.n., telefonní zapojovač

### **D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace**

PS 34-22-13 Ústřední stavědlo Plzeň, ZPDP

PS 34-22-14 Ústřední stavědlo Plzeň, EZS

PS 34-22-23 ŽST Plzeň hl.n., ZPDP

PS 34-22-24 ŽST Plzeň hl.n., EZS

PS 34-22-25.1 ŽST Plzeň hl.n., kamerový systém

### **D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový opt. kabel (DOK), závěsný opt. kabel (ZOK)**

PS 34-22-01 Ústřední stavědlo Plzeň - St. 14, úprava HDOK Plzeň - Žatec

PS 34-22-02.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy DOK

PS 34-22-03.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy TK

PS 34-22-04.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy stávajících DK

PS 34-22-05.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy stávajících DOK ČDT

PS 91-22-01.1 Plzeň seřadovací nádraží, úpravy DK

PS 92-22-01 Kolejiště Lobzy, úprava DOK ČDT

PS 93-22-01.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň Koterov, úpravy DOK a TK

### **D.2.7 Informační systém pro cestující**

PS 34-22-29.1 ŽST Plzeň hl.n., informační zařízení

### **D.2.8 Traťové radiové spojení**

PS 02-22-03 Uzel Plzeň, úprava TRS

PS 02-22-04 Uzel Plzeň, úprava MRS

PS 34-22-27 ŽST Plzeň hl.n., příprava GSM-R

### **D.2.9 Jiná sdělovací zařízení**

PS 02-22-02 Uzel Plzeň, přenosový systém

PS 34-22-12 Ústřední stavědlo Plzeň, ATÚ

### **D.2.10 Sdělovací zařízení**

PS 34-22-15 Ústřední stavědlo Plzeň, sdělovací zařízení

PS 34-22-26 ŽST Plzeň hl.n., sdělovací zařízení

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

### **D.3.1 Dispečerská řídící technika (DŘT)**

PS 02-22-50.1 Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT

PS 34-22-50 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, DŘT

PS 34-22-51.1 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, DŘT

PS 34-22-53 EPZ 1 a 3, DŘT

PS 34-22-54 EPZ 2, DŘT

PS 34-22-55 Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC

PS 34-22-56 ED SŽDC Plzeň, doplnění DDTS ŽDC

### **D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn**

PS 34-23-01 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, technologie - část SŽDC s.o.

PS 34-23-03 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

PS 34-23-04 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, vnější uzemnění

PS 34-23-06 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, náhradní zdroj, technologie

PS 34-23-22 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 34-23-23 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

PS 34-23-25 ŽST Plzeň hl.n., SpS POL, přemístění technologie

### **D.3.9 Elektrické předtápěcí zařízení**

PS 34-23-10 EPZ 1 a 3, technologie

PS 34-23-11 EPZ 1 a 3, vlastní spotřeba

PS 34-23-12 EPZ 1 a 3, vnější uzemnění

PS 34-23-14.1 EPZ 2, technologie

PS 34-23-15 EPZ 2, vlastní spotřeba

PS 34-23-16 EPZ 2, vnější uzemnění

## **D.4 Ostatní technologická zařízení**

### **D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory**

PS 34-24-02 Zdvíhací zařízení vč. horní stanice v zavazadlovém tunelu, km 103,052 (ev. km 109,663)

PS 34-24-03.1 Zdvíhací zařízení vč. horní stanice v podchodu pro pěší, km 102,909

PS 34-24-06 ŽST Plzeň hl.n., přemístění kolejové váhy

## **E. Stavební objekty**

### **E.1 Inženýrské objekty**

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

SO 34-33-01.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční svršek

SO 34-33-11.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční spodek

SO 34-33-20.1 ŽST Plzeň hl.n., výstroj trati

SO 91-33-01.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřadovacím nádražím, železniční svršek

SO 91-33-11.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřadovacím nádražím, železniční spodek

SO 92-33-01 Kolejiště Lobzy, železniční svršek

SO 92-33-11 Kolejiště Lobzy, železniční spodek

#### **E.1.2 Nástupiště**

SO 34-33-21 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č. 1

SO 34-33-22 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č. 2

SO 34-33-23.1 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č. 3

SO 34-33-24 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č. 4

SO 34-33-25.1 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č. 5

#### **E.1.3 Železniční úrovňová křížení**

SO 34-33-41 ŽST Plzeň hl.n., úrovňové křížení do lokality Ústředního stavědla

SO 34-33-42 ŽST Plzeň hl.n., úrovňová křížení na příjezdných komunikacích

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

SO 34-38-01 Železniční most v km 102,204 (ev. km 108,352) trati Praha – Plzeň

SO 34-38-04 Železniční most v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň

SO 34-38-07.1 Železniční most v km 102,909 trati Plzeň - Cheb

SO 34-38-07.3 Železniční most v km 102,909 trati Plzeň – Cheb, výstup k AT Šumavská

SO 34-38-09 Železniční most v km 103,052 (event.km 109,663) trati Praha - Plzeň

SO 34-38-41 Návěstní krakorec v km 102,132 trati Praha - Plzeň

SO 34-38-51 Opěrné zdi v Ostruhové ulici

**SO 34-38-52.1 Opěrné zdi v oblasti ŽST Plzeň hl.n., osobní nádraží – sever**

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

SO 34-39-13 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelů ČEZnet, a.s.

SO 34-39-14 ŽST Plzeň hl.n., demontáž základnové radiostanice T-Mobile CR, a.s.

SO 34-39-15 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelů Správa informačních technologií města Plzně

#### **E.1.6 Potrubní vedení**

SO 34-37-01 Cvokařská ulice, přeložka vodovodu

SO 34-37-02 Ústřední stavědlo Plzeň, rozvod požární a pitné vody

SO 34-37-05 Cvokařská ulice, rušení vodovodních přípojek

SO 34-37-21.1 ŽST Plzeň hl.n., kanalizace

SO 34-37-22 Ústřední stavědlo Plzeň, odvodnění komunikace a zpevněných ploch

SO 34-37-23 Ústřední stavědlo Plzeň, kanalizační přípojky

SO 34-37-24 ŽST Plzeň hl.n., kiosek výpravčích, kanalizační přípojka

SO 34-37-26 Cvokařská ulice, přeložka stoky DN 140/80

SO 34-37-27 ŽST Plzeň hl.n., kiosek výpravčích, vodovodní přípojka

SO 34-37-28.1 ŽST Plzeň hl.n., úprava rozvodu vody

SO 34-37-41 Ústřední stavědlo Plzeň, přípojka plynu

SO 34-37-43 ŽST Plzeň hl.n., úpravy přípojky plynu

#### **E.1.8 Pozemní komunikace**

SO 34-32-01.1 Ústřední stavědlo Plzeň, příjezdová komunikace a zpevněné plochy

SO 34-32-01.2 Úprava Cvokařské ulice pro příjezd k Ústřednímu stavědlo Plzeň

SO 34-32-01.3 Příjezdová komunikace k výrobnímu areálu

- SO 34-32-02 Komunikace spojující Ústřední stavědlo a výpravní budovou ŽST Plzeň hl.n.
- SO 34-32-03 Příjezd k EPZ 1 a 3

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

- SO 34-33-61.1 ŽST Plzeň hl.n., kabelová trasa

### **E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu**

- SO 34-31-41.1 ŽST Plzeň hl.n., terénní úpravy a příprava území
- SO 34-31-71.1 ŽST Plzeň hl.n., úprava stávajících komunikací
- SO 92-31-41 Kolejiště Lobzy, terénní úpravy a příprava území
- SO 92-31-71 Kolejiště Lobzy, úprava stávajících komunikací

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

### **E.2.1 Pozemní objekty budov**

- SO 34-34-01 Novostavba Ústředního stavědla Plzeň
- SO 34-34-02 Novostavba garáže MUV
- SO 34-34-03 Novostavba EPZ 2 v km 348,825
- SO 34-34-04 Novostavba EPZ 1 a 3 v km 348,200
- SO 34-34-06 ŽST Plzeň hl.n., novostavba kiosku výpravčích
- SO 34-34-09 ŽST Plzeň hl.n., stavební úpravy TS 22/0,4 kV
- SO 34-34-10 ŽST Plzeň hl.n., stavební úpravy ve VB
- SO 91-34-08 ŽST Plzeň hl.n., stanoviště pro provizorní ZZ

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

- SO 34-34-30.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupiště č.2
- SO 34-34-31.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupiště č.3
- SO 34-34-32.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení přednádraží - sever
- SO 34-34-34 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.4
- SO 34-34-35 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.1

### **E.2.4 Orientační systém**

- SO 34-34-20.1 ŽST Plzeň hl.n., orientační systém

### **E.2.5 Demolice**

- SO 34-34-60.1 ŽST Plzeň hl.n., demolice
- SO 92-34-60 Kolejiště Lobzy, demolice

### **E.2.14 Vnější vybavení budov**

- SO 34-34-70 ŽST Plzeň hl.n., úprava oplocení

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

### **E.3.1 Trakční vedení**

- SO 34-35-01.1 ŽST Plzeň hl.n., trakční vedení 1.část
- SO 34-35-02.1 ŽST Plzeň hl.n., trakční vedení 2.část
- SO 34-35-03 ŽST Plzeň hl.n., připojení transf. na trakční vedení
- SO 34-35-04 ŽST Plzeň hl.n., SpS POL, připojení na trakční vedení
- SO 34-35-30.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy ZOK SŽDC
- SO 34-35-31.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy ZOK ČDT
- SO 91-35-01.1 Plzeň seřadovací nádraží, trakční vedení
- SO 92-35-01 Kolejiště Lobzy, trakční vedení

### **E.3.4 Ohřev výměn**

- SO 34-36-03.1 ŽST Plzeň hl.n., EOv
- SO 91-36-04.1 Plzeň seřadovací nádraží, EOv
- SO 92-36-03 Kolejiště Lobzy, EOv

### **E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)**

- SO 34-36-06 EPZ 1 a 3 v km 348,200, přípojka nn
- SO 34-36-07 EPZ 1 a 3 v km 348,200, kabelový rozvod
- SO 34-36-08 EPZ 2 v km 348,825, přípojka nn

SO 34-36-09.1 EPZ 2 v km 348,825, kabelový rozvod

### **E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

SO 34-36-01 ŽST Plzeň hl.n., přeložky kabelů nn ČD a.s.  
SO 34-36-02.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 34-36-04.1 ŽST Plzeň hl.n., DOÚO  
SO 34-36-14 Železniční most v ev. km 109,663 trati Praha – Plzeň, osvětlení  
SO 34-36-18 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelového rozvodu 22kV ČD a.s.  
SO 91-36-02.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení  
SO 91-36-03.1 Plzeň seřaďovací nádraží, DOÚO  
SO 92-36-01 Kolejiště Lobzy, úprava rozvodu nn a osvětlení  
SO 92-36-02 Kolejiště Lobzy, DOÚO

### **E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí**

SO 34-35-20.1 ŽST Plzeň hl.n., ukolejnění vodivých konstrukcí 1.část  
SO 34-35-21.1 ŽST Plzeň hl.n., ukolejnění vodivých konstrukcí 2.část  
SO 91-35-20.1 Plzeň seřaďovací nádraží, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 92-35-20 Kolejiště Lobzy, ukolejnění vodivých konstrukcí  
SO 93-35-20.1 Plzeň hl.n. – Plzeň Koterov, ukolejnění vodivých konstrukcí

## **Popis provozních souborů a stavebních objektů**

### **Provozní soubory**

#### **Železniční zabezpečovací zařízení**

##### **Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

##### **Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

PS 02-21-01.1 Ústřední stavědlo Plzeň, SSZ  
PS 02-21-01.11 Ústřední stavědlo Plzeň, úprava SSZ St.5 Radbuza  
PS 91-21-01.1 Plzeň seřaďovací nádraží, SZZ  
PS 34-21-01 Chrást u Plzně-Plzeň hl.n., úprava TZZ  
PS 93-21-01.1 Plzeň hl.n. - Plzeň Koterov, úprava TZZ

Železniční zabezpečovací zařízení ve stavebních postupech 1.stavby Uzlu Plzeň upravuje a postupně demontuje stávající zařízení na kolejišti stávajícím souběžně s demontážemi a na nové části kolejiště s postupem stavebních prací aktivuje a rozšiřuje nové zabezpečovací zařízení. Stavba tak nezřizuje provizorní zabezpečovací zařízení, pouze zřizuje provizorní vazby mezi stávajícím a novým zařízením.

Stěžejními okamžiky profese železniční zabezpečovací zařízení jsou konec stavebního postupu 2, kdy dochází k aktivaci nového staničního zabezpečovacího zařízení (zejména v prostoru obvodu Lobzy) s provizorní vazbou do zařízení RZZ St.2 a definitivní vazbou do RZZ St.5 Radbuza a TZZ směr Plzeň Koterov, a konec stavebního postupu 4, kdy bude aktivováno MPZZ pro obvod Jižní Předměstí, zřízena definitivní vazba TZZ směr Chrást u Plzně a kdy dojde ke změně software nového elektronického stavědla na definitivní po 1.stavbě. V ostatních stavebních postupech probíhají pouze dílčí úpravy stávajících nebo nového zařízení.

Vnitřní část zabezpečovacího zařízení bude postavena a před aktivací zařízení na konci postupu 2 přezkoušena tak, aby zahrnovala všechny stavební postupy 1. a 2.stavby Uzlu Plzeň a doby na potřebné úpravy vnitřních částí a přezkušování zařízení, kdy bude zařízení mimo provoz, byly minimální.

Stavební postupy jsou zevrubně popsány v technických zprávách jednotlivých PS a znázorněny v situačních schématech rozhodujících stavebních postupů. Závěrové tabulky budou do dokumentace doplněny po schválení, přičemž ke schválení budou dodány v okamžiku, kdy budou ze strany zhotovitele stavby potvrzeny stavební postupy, aby nedocházelo k přetěžování schvalovatelů ZT opakovaným schvalováním různých verzí, které stavba nevyužije.

#### **Definitivní zabezpečovací zařízení:**

V rámci 1. stavby se předpokládá provedení úpravy konfigurace kolejiště ŽST Plzeň hl.n. v oblasti definované prostoru od úrovně vjezdových návěstidel od Prahy, Českých Budějovic a Žatce po úroveň nástupišť osobního nádraží (včetně severní části nástupišť a mimo jižní části nástupišť). V dotčeném úseku proto bude zřízeno nové zabezpečovacího zařízení včetně zajištění potřebných vazeb na přilehlé obvody (St.5 Radbuza, seřaďovací nádraží) a sousední dopravní (Ejovice, Koterov, Třemošná u Plzně).

ŽST Plzeň hl.n. se ve stávajícím stavu po stavbě Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III.TŽK skládá z obvodů Osobní nádraží, Jižní předměstí a Seřaďovací nádraží. Tyto obvody jsou z hlediska zabezpečovacího zařízení pokryty místně řízenými obvody Jižní předměstí, St.1 (žatecké zhlaví), St.2 (pražské zhlaví), St.3

(Lobzy - střední zhlaví), St.4 (koterovské zhlaví), řídicí stavědlo St.5 (Radbuza), St.VI, St.VII, St.VII, St.XIIc, St.XIII, St.14 (vše oblast seřaďovacího nádraží), St.XXI (oblast DKS mezi St.2 a nástupišti), St.XXII (východní část pražských nástupišť), St.XXIV (východní zhlaví budějovických nástupišť) a obvod St.XXX (Lobzy – zhlaví u trianglu) s různými kategoriemi železničního zabezpečovacího zařízení.

ŽST Plzeň hl.n. se po 1.stavbě nově bude skládat z obvodů Osobní nádraží, Jižní předměstí, Lobzy a Seřaďovací nádraží.

Část obvodu Osobního nádraží a obvod Lobzy budou zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, elektronickým stavědlem, umístěným v budově centrálního stavědla Triangl (ústřední stavědlo). Zařízení bude ovládáno ze zálohovaného pracoviště JOP. Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě. S ohledem na velikost případného dieselagregátu potřebného k napájení zařízení bude v rámci samostatného SO v rámci stavby dodán i dieselagregát pro možnost nouzového napájení zařízení. U západního zhlaví a kolejiště u budějovických nástupišť v obvodu Osobního nádraží bude zachováno řízení stávajícím řídicím St.5. Ve staničních kol. bude mezi těmito zařízeními zřízena vazba formou souhlasů.

Obvod Seřaďovacího nádraží bude zabezpečen novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, elektronickým stavědlem, zřízeným jako dočasné do doby realizace Odstavného nádraží a umístěným v kontejnerech (v blízkosti St.14 a u St.1 prováděcí část zařízení) a ve stavědlové ústředně v centrálním stavědle Triangl (řídicí část zařízení). Jednotlivé prvky soustředěné do výkonné části stavědla budou uspořádány tak, aby trať na Žatec byla situována do samostatné prováděcí úrovně a obvod seřaďovacího nádraží byl rovněž situován do samostatné prováděcí úrovně. Technologie vnitřní výkonné části zabezpečovacího zařízení pro obvod seřaďovacího nádraží musí umožnit budoucí změnu konfigurace kolejiště bez dlouhodobého vypnutí TPC Triangl a tím i vypnutí celého uzlu Plzeň. Zařízení bude ovládáno z pracoviště JOP. Na kolejišti spádoviště bude v provozu zachováno stávající zařízení – budou vytvořeny vazby mezi novým zařízením a zařízením spádoviště. Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení bude zajištěno přípojkou z napájecího zdroje stavědlové ústředny umístěné v centrálním stavědle Triangl, náhradní napájení bude zajištěno z baterií. Jako doplňková možnost napájení v případě výpadku napájecího zdroje centrálního stavědla bude na kontejneru zřízena zásuvka pro napájení z dieselagregátu, který nebude součástí dodávky. V obvodu Jižní předměstí bude zachováno stávající zařízení.

## **Železniční sdělovací zařízení**

### **Místní kabelizace**

#### **PS 34-22-21.1 ŽST Plzeň hl.n., místní kabelizace**

V současné době je v železniční stanici místní kabelizace v nevyhovujícím a v zastaralém stavu. Přestavbou železniční stanice dojde k rozšíření požadavků na sdělovací propojení jednotlivých objektů a zařízení, které není možné po stávající kabelizaci realizovat.

Z důvodu složitých stavebních postupů je taktéž nutno upozornit na to, že bude provedeno značné množství provizorních přeložek a ochranných stávajících kabelů. Tyto přeložky a ochrany jsou nutné taktéž z důvodu zachování provozu. Provizorní přeložky stávajících kabelů budou provedeny tak, aby mohlo být přistoupeno k jednotlivým přestavbám kolejiště a výstavbám nových objektů. Kabely budou provizorně překládány i v těch případech, že budou novou kabelizací nahrazeny, či dokonce zrušeny, pokud tyto kabely budou nutné pro zachování provozu.

#### **PS 91-22-03.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy místní kabelizace**

V současné době je v obvodu Seřaďovacího nádraží provedena stávající místní kabelizace. Tato místní kabelizace bude ochraňována a kabely překládány. Dále budou položeny nové místní kabely pro další telefonní spojení nových objektů a VTO.

#### **PS 92-22-02 Kolejiště Lobzy, úprava místní kabelizace**

V současné době je v železniční stanici místní kabelizace v nevyhovujícím a v zastaralém stavu. Přestavbou železniční stanice dojde k rozšíření požadavků na sdělovací propojení jednotlivých objektů a zařízení, které není možné po stávající kabelizaci realizovat.

Z důvodu složitých stavebních postupů je taktéž nutno upozornit na to, že bude provedeno značné množství provizorních přeložek a ochranných stávajících kabelů. Tyto přeložky a ochrany jsou nutné taktéž z důvodu zachování provozu. Provizorní přeložky stávajících kabelů budou provedeny tak, aby mohlo být přistoupeno k jednotlivým přestavbám kolejiště a výstavbám nových objektů. Kabely budou provizorně překládány i v těch případech, že budou novou kabelizací nahrazeny, či dokonce zrušeny, pokud tyto kabely budou nutné pro zachování provozu.

### **Rozhlasové zařízení**

#### **PS 34-22-28.1 ŽST Plzeň hl.n., rozhlasové zařízení**

V Žst. Plzeň hl.n. se navrhuje stávající rozhlasové zařízení pro informování cestujících na stávajícím 1. a 2. nástupišti demontovat a nahradit novým zařízením v IP technologii. Do doby než se vybuduje v místnosti telefonní ústředny ve výpravní budově, nové rozhlasové zařízení v IP technologii, budou provizorně všechna nástupiště připojena na stávající ústřednu v dopravním pavilonu.

PS 91-22-32.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úprava rozhlasu pro posun

Z důvodu úprav železničního svršku a spodku na seřaďovacím nádraží a v okolí kolejíště stavědla 14, kde se nachází dopravní rozhlas pro posun se navrhuje dopravní rozhlas u st. 14 a v kolejíšti ve směru Plzeň hl.n. demontovat bez poškození a po výstavbě železničního svršku a spodku vrátit zpět do kolejíště. V tomto úseku se navrhuje nová kabelizace k dopravnímu rozhlasu pro posun.

Dopravní rozhlas pro posun ve směru Žatec, kde dochází k úpravám železničního svršku a spodku, bude kabelizace přeložena do nové trasy, nebo ochráněna, aby nedošlo k poškození rozhlasové kabelizace.

### **Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)**

PS 34-22-11 Ústřední stavědlo Plzeň, telefonní zapojovač

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nového telefonního zapojovače, do kterého budou zaústěny nové MB okruhy řešené části pražského zhlaví a střed stanice. Nový telefonní zapojovač (TZ) bude připraven stavebně tak, aby jej bylo možné rozšířit i o okruhy západní části a tím zrušit TZ Hicom B na Plzeň hl.n. a pracoviště na St5 Radbuza.

PS 34-22-22 ŽST Plzeň hl.n., telefonní zapojovač

Provozní soubor řeší vybavení pracoviště vnějších výpravních ovládacími pracovišti Touch screen. Zařízení budou umístěna v kiosku výpravních.

### **Elektrická požární a zabezpečovací signalizace**

PS 34-22-13 Ústřední stavědlo Plzeň, ZPDP

V místnosti stavědlové ústředny se navrhuje zařízení ZPDP. Ve vytipovaných místnostech budou umístěny adresné požární multisenzorové, nebo tepelné hlásiče a akustické signalizační prvky. U vstupů uvnitř místností a v únikových trasách se navrhuje umístit adresné tlačítkové hlásiče. Ústředna ZPDP s objektově přenosovým zařízením bude umístěna na ústředním stavědle Plzeň v serverovně. Ústředna ZPDP připojena prostřednictvím objektového přenosového zařízení a přenosového systému na dohledové pracoviště v dopravní kanceláři v ústředním stavědle Plzeň. Na dohledovém pracovišti budou zobrazeny všechny aktuální alarmy a chybová hlášení z jednotlivých střežených objektů. Na dohledovém pracovišti bude zajištěna nepřetržitá 24 hodinová služba.

PS 34-22-14 Ústřední stavědlo Plzeň, EZS

Vzhledem k tomu, že jednotlivé objekty v Žst. Plzeň hl. n budou v budoucnu bezobslužné, navrhuje se ostraha jednotlivých objektů před vstupem nepovolaných osob. V rámci PS budou zajištěny objekty:

- novostavba ústředního stavědla 1 N.P. a 2 N.P.
- novostavba garáže pro MUV

Nejdůležitějším problémem celého zabezpečení je rychlá a dokonalá reakce na poplachový signál systému. Technické řešení dává několik možností. Nutná je však především organizační stránka zabezpečení, která musí být vyřešená. Organizační řešení zásahu bude nutné v budoucnu řešit.

PS 34-22-23 ŽST Plzeň hl. n., ZPDP

V zabezpečovacím domku K1 a K2, kde bude umístěna technologie zabezpečovacího zařízení se navrhuje vybudovat autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200.

PS 34-22-24 Žst. Plzeň hl. n., EZS

Vzhledem k tomu, že jednotlivé objekty v Žst. Plzeň hl. n budou v budoucnu bezobslužné, navrhuje se ostraha jednotlivých objektů před vstupem nepovolaných osob.

PS 34-22-25.1 ŽST Plzeň hl.n., kamerový systém

Kamerový systém bude vybudován v Žst. Plzeň hl.n. a bude na bázi IP technologie. Vzhledem k velikosti přenášených datových toků z IP kamer budou použity kamery s kompresí (MPEG-4) H.264. Dohledové pracoviště a kamerový server pro záznam bude umístěn ve sdělovací místnosti 1 v novostavbě Ústředního stavědla Plzeň. Další dohledová pracoviště budou v kiosku výpravního na 4. nástupišti Plzeň hl.n, na Stavědle 5 Radbuza a na SŽDC Sušická.

### **Dálkový kabel (DK), dálkový opt. kabel (DOK), závěsný opt. kabel (ZOK)**

PS 34-22-01 Ústřední stavědlo Plzeň-St.14, úprava HDOK Plzeň – Žatec

V současné době je směrem od Žst. Žatec položen stávající HDOK 10XN0,8+12 vláken. Tento HDOK je zakončen na Stavědle 14. Tento HDOK bude po dobu stavby ochraňován a prodloužen do Ústředního stavědla.

#### PS 34-22-02.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy DOK

V současném stavu nejsou v obvodu výstavby položeny v zemi žádné DOK v majetku SŽDC s.o. Odpadají tak provizorní stavy. V rámci přípravy pro stavbu Modernizace trati Rokycany – Plzeň budou pouze položeny dvě HDPE trubky pro zafouknutí DOK ze směru Rokycany, které budou ukončeny v Ústředním stavědle v kabelovně a u vjezdů od Prahy kabelovými koncovkami.

#### PS 34-22-03.1 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl.n., úpravy TK

V současném stavu nejsou v obvodu výstavby položeny v zemi žádné TK v majetku SŽDC s.o. Odpadají tak provizorní stavy. V rámci přípravy pro stavbu Modernizace trati Rokycany – Plzeň bude pouze položen nový traťový kabel od vjezdu od Prahy do Ústředního stavědla směru Rokycany, který bude ukončen ve skříni 19"42U a kabelovou koncovkou na vjezdu od Prahy.

#### PS 34-22-04.1 Ústřední stavědlo Plzeň-Plzeň hl.n., úpravy stávajících DK

V současné době je v prostoru stavby položeno několik dálkových metalických kabelů. Jedná se o tato kabelová vedení:

- 1) DK Chrást u Plzně - Plzeň
- 2) OK Chrást u Plzně - Plzeň
- 3) DK Plzeň - Třemošná

#### PS 34-22-05.1 Ústřední stavědlo Plzeň-Plzeň hl.n., úpravy stávajících DOK ČD-Telematika a.s.

V současné době jsou v obvodu předpokládané stavby položeny tyto DOK/ZOK ČD-Telematika a.s.:

- 5) DOK České Budějovice - Plzeň hl.n.
- 6) ZOK/DOK Praha – Plzeň hl.n.

Předmětem toho PS je tedy provizorní ochrana obou vedení a následné nové vedení obou DOK.

#### PS 91-22-01.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy DK

V současné době je v prostoru stavby položen dálkový metalický kabel. Jedná se o toto kabelové vedení:

- DK Plzeň - Třemošná

Toto vedení bude přeloženo, poněvadž je předpoklad, že tento dálkový kabel bude v provozu i po ukončení stavby a to jako provozní kabel nebo jako rezervní propojení.

#### PS 92-22-01 Kolejiště Lobzy, úprava DOK ČD-Telematika a.s.

V současné době jsou v obvodu předpokládané stavby položen tento DOK ČD-Telematika a.s.:

- DOK České Budějovice - Plzeň hl.n.

Tento optický kabel je nutné po dobu výstavby ochraňovat a případně překládat. V konečné fázi se část kabelové trasy kompletně změní a to hlavně přeložením do nového kabelovodu.

Předmětem toho PS je tedy provizorní ochrana tohoto DOK a následné nové vedení DOK.

#### PS 93-22-01.1 Ústřední stavědlo Plzeň – Plzeň Koterov, DOK a TK

V rámci předmětné stavby budou vybudovány nové DOK a TK v úseku Ústřední stavědlo – ŘSED Sušická – vjezd do Žst. Koterov.

### **Informační systém pro cestující**

#### PS 34-22-29.1 ŽST Plzeň hl.n., informační zařízení

IS se navrhuje vybudovat v rámci tohoto PS v žst. Plzeň hl.n. Pomocí centrálního počítače bude možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění). Tyto informace poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení. Ovládání celého systému se navrhuje z dopravní kanceláře v novostavbě ústředního stavědla a provizorně po dobu výstavby ze stavědla 5 Radbuza. V budoucnu bude prováděno dálkově z centrálního dispečinku.

### **Traťové radiové spojení**

#### PS 02-22-03 Uzel Plzeň, úprava TRS

V rámci této stavby bude dispečerské ovládací pracoviště ze stavědla 5 přeneseno na nové ÚS a integrováno do ovládacího pracoviště zapojovače. Ovládací pracoviště na stavědle 14 zůstane stávající pro občasnou

obsahu výpravčím. Ovládací pracoviště na stavědle 2 bude demontováno na konci 1. stavby s ukončením provozu tohoto stavědla. Ostatní ovládací pracoviště zůstanou beze změny; přemístění pracoviště Koterov a přemístění základnové radiostanice z nocležen do ústředního stavědla bude řešeno v následujících stavbách.

#### PS 02-22-04 Uzel Plzeň, úprava MRS

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje vybudovat nové místní rádiové sítě (MRS) v pásmu 150MHz v železniční stanici Plzeň hl. n. na bázi IP technologie. Navrhujeme systém s dálkovým ovládáním radiostanic pomocí počítačové sítě. Na straně ovládané základnové radiostanice jsou umístěna dvě zařízení. Druhé zařízení (Interface) je speciální zařízení, které umožňuje ovládání radiostanice přes počítačovou síť TCP/IP a upravuje signál mezi VoIP bránou a radiostanicí.

#### PS 34-22-27 ŽST Plzeň hl.n., příprava GSM-R

Nový provizorní anténní stožár bude umístěn na střeše objektu „Ubytovny“. Bude použit speciální montovaný stožár vhodný pro umístění na střeše. Stávající stožár pro TRS, MRS bude demontován a antény se umístí na nový stožár.

Nový 40m stožár pro BTS by byl v tomto případě postaven společně s výstavbou objektu ústředního stavědla a následně by byla přemístěna technologie BTS, MRS a TRS na tento nový stožár a do sdělovací místnosti ÚS. Koaxiální svody od anténních jednotek budou do objektu zataženy zemní trasou v kabelovém žlabu, připraveném v rámci výstavby ÚS.

### Jiná sdělovací zařízení

#### PS 02-22-02 Uzel Plzeň, přenosové zařízení

Účelem tohoto projektu je v návaznosti na nově položené optické kabely DOK, navrhnout nový přenosový systém v uzlu Plzeň, který doplní stávající (vybudovaný v předchozích stavbách).

#### PS 34-22-12 Ústřední stavědlo Plzeň, ATÚ

Účelem tohoto projektu je návrh výstavby nové telefonní ústředny v objektu ústředního stavědla v uzlu Plzeň. Navrhuje se oproti přípravné dokumentaci, ponechat ATÚ MD110 a Hicom H300 ve stávajícím objektu „Hicom C, vejrovna“ a vybudovat novou ústřednu v novém objektu ústředního stavědla „triangl“. Požaduje se, aby nová ATÚ byla plně kompatibilní se stávajícím systémem MD110 se SW Bc13.

### Sdělovací zařízení

#### PS 34-22-15 Ústřední stavědlo Plzeň, sdělovací zařízení

Náplní provozního souboru PS 34-22-15 je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů v nově budovaném Ústředním stavědle Plzeň a v garáži MUV.

#### PS 34-22-26 ŽST Plzeň hl.n., sdělovací zařízení

Vnitřní instalace (telefonní, datové a hodinové rozvody)

Náplní této části provozního souboru je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů v nově budovaném kiosku výpravčích. Telefonní a datové rozvody budou řešené systémem strukturované kabeláže.

Dále se navrhuje umístit hlavní hodiny synchronizované NTP serverem do kabelovny v 1.PP na St. 14 pro pokrytí veškerých objektů seřaďovacího nádraží hodinovým signálem.

Venkovní hodinové rozvody

Náplní této části provozního souboru je výstavba nových hodinových rozvodů na nástupištích 1-4. Na nástupištích se navrhuje umístit venkovní jednostranné (1ks) a dvoustranné hodiny (13ks).

### Silnoproudá technologie včetně DŘT

### Dispečerská řídicí technika (DŘT)

#### PS 02-22-50.1 Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT

V rámci tohoto PS je nutné provést úpravy a doplnění potřebných SW a HW komponent, programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, hlášení, povelových tabulek, komunikačních parametrů, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) respektující nový stav řízených technologických zařízení.

#### PS 34-22-50 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, DŘT

V rámci tohoto PS bude v místnosti rozvodny NN v technologické budově v 19. skříni osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň. Napájení technologie DŘT bude z rozvaděče vlastní spotřeby.

#### PS 34-22-51.1 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, DŘT

V rámci tohoto PS bude v místnosti rozvodny NN v technologické budově v 19" skříni osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň. Napájení technologie DŘT bude z rozvaděče vlastní spotřeby.

#### PS 34-22-53 EPZ 1 a 3, DŘT

V rámci tohoto PS bude v místnosti rozvodny NN v technologické budově EPZ v 19" skříni osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň. Napájení technologie DŘT bude z rozvaděče vlastní spotřeby.

#### PS 34-22-54 PZ 2, DŘT

V rámci tohoto PS bude v místnosti rozvodny NN v technologické budově EPZ v 19" skříni osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Plzeň. Napájení technologie DŘT bude z rozvaděče vlastní spotřeby.

#### PS 34-22-55 Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC

Předmětem provozního souboru DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky žel. infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (druhé vydání). Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

#### PS 34-22-56 ED SŽDC Plzeň, doplnění DDTS ŽDC

V rámci tohoto PS dojde k doplnění, konfiguraci a parametrizaci stávajících integračních serverů InS v ED SŽDC Praha Plzeň (případně CDP Praha), úplného klienta DDTS. Dále budou SW doplněny (konfigurace, parametrizace) klienti DDTS v SŽE Hradec Králové, SŽE Plzeň a případně klienti DŽDC v CDP Praha, kde bude také doplněn integrační server InS. Doplnění stávajících mobilních klientů dodaných v rámci jiných staveb je řešeno v rámci tohoto PS.

V rámci tohoto PS bude dodán nový mobilní klient (notebook), který bude sloužit pro řízení DDTS ŽDC na přechodnou dobu a to než bude zprovozněn celý úsek stavby včetně návazných staveb. Mobilní klient bude vybaven bezdrátovou technologií (GPRS a integrovaný 3G modem a Wifi) pro připojení do TDS přes servisní kanál.

V rámci tohoto PS bude také provedena konfigurace a parametrizace systému DDTS ŽDC a konfigurace SMS Gateway umístěné v Praze pro zasílání poruchových hlášení (zpráv) o stavu TLS na mobilní telefon udržujících pracovníků.

### Technologie transformačních stanic vn/nn

#### PS 34-23-01 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, technologie - část SŽDC s.o.

Stávající kobkový rozváděč 22 kV (část SŽDC s. o. i ČEZ Distribuce) ve 2. podlaží bude demontován. Nad stávající kabelový kanál bude instalován nový kovově krytý rozváděč 22 kV. Část ČEZ Distribuce a.s. bude dle standardu ČEZ oddělena od prostoru SŽDC s. o. Část rozvaděče SŽDC s. o., která je předmětem tohoto PS bude sestavena z 5 polí (pole č. 1-5). Dvě pole budou realizovat podélnou spojku přípojníc a fakturační měření odběru ze sítě 22 kV ČEZ a.s., dvě pole s odpínačem s pojistkami jako vývody na transformátory 22/0,4 kV a jedno pole s vypínačem jako kabelový vývod na TS 22/0,4 kV Triangl.

Stávající suché transformátory 22/0,4 kV budou nahrazeny novými suchými s třídou hořlavosti F1.

#### PS 34-23-03 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

Napájení vlastní spotřeby TS je řešeno z rozvaděče 0,4 kV. Vlastní spotřebu tvoří zálohovaná jednofázová část, která je napájena z nezálohované přes UPS. V případě výpadku nezálohované části bude jako záloha použit bateriový modul s dobou zálohy 6 hodin.

Zálohovaná část bude především napájet ovládací a pomocné obvody technologických zařízení TS, sdělovací a dálkovou řídicí techniku.

#### PS 34-23-04 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, vnější uzemnění

Navrhuje se nové vnější uzemnění, společné pro zařízení vn i nn. Provedení a parametry vnějšího uzemnění budou odpovídat platným normám a předpisům. Zemní odpor vnějšího uzemnění do 5  $\Omega$ , celkový zemní odpor vnějšího uzemnění a včetně uzemnění všech odcházejících ochranných vodičů bude do 2  $\Omega$ .

Součástí tohoto PS jsou i nezbytné zemní práce pro vnější uzemnění.

PS 34-23-06 ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, náhradní zdroj, technologie

Nový záložní zdroj elektrické energie (ZZEE) bude umístěn ve stávající místnosti záložního zdroje elektrické energie, která bude celkově zrekonstruována. Součástí je rozvaděč RZZ, který přepíná záložní zdroj elektrické energie při výpadku distribuční sítě. Další součástí je rozvaděč RZS, ze kterého jsou vedeny vývody pro jednotlivé napájené celky.

PS 34-23-22 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, technologie

V nově navrhovaném ústředním stavědle bude situována nová transformovna 22/0,4 kV. Tato transformovna bude pokrývat odběry nn v obvodu „trianglu“. Tato transformovna bude navržena tak, aby mohla tvořit mimo jiné také spínací stanici na úrovni 22 kV a zajišťovat operativní přenos výkonu z ostatních TS (Plzeň hl. n., Koterov, POS). TS bude primárně napájena z TS 22/0,4 kV Plzeň hlavní nádraží paprskem (ostatní přívody 22 kV budou realizovány v dalších navazujících stavbách).

Součástí tohoto PS bude také záložní zdroj elektrické energie (ZZEE), který bude sloužit pro napájení zabezpečovacího zařízení. Spouštění ZZEE bude pouze ruční v případě výpadku napájení jak z distribučního rozvodu, tak z trakčního vedení. ZZEE bude umístěn v samostatné místnosti.

Součástí transformovny je vnitřní uzemnění, které se na minimálně dvou místech propojí se zemnicí sítí technologického objektu řešenou v SO 34-34-01.

PS 34-23-23 Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba

Napájení vlastní spotřeby TS je řešeno z rozvaděče 0,4 kV. Vlastní spotřebu tvoří zálohovaná jednofázová část, která je napájena z nezálohované přes UPS. V případě výpadku nezálohované části bude jako záloha použit bateriový modul s dobou zálohy 6 hodin.

Zálohovaná část bude především napájet ovládací a pomocné obvody technologických zařízení TS, sdělovací a dálkovou řídicí techniku.

PS 34-23-25 ŽST Plzeň hl.n., SpS POL, přemístění technologie

Součástí tohoto PS bude přemístění technologie venkovní jedno vypínačové spínací stanice POL. Technologie SpS bude kompletně demontována a následně namontována na nově instalované betonové sloupy, které budou připraveny a umístěny v rámci profese trakčního vedení. Ovládací a signalizační kabely budou přeloženy v rámci kabelových rozvodů.

## **Elektrické předtápěcí zařízení**

PS 34-23-10 EPZ 1 a 3, technologie

Technologii v objektu EPZ tvoří samostatná rozvodna 25 kV, samostatné stanoviště transformátorů o výkonu 2,3 MVA s převodem 25/3,3/1,65 kV, rozvodna 3 kV a rozvodna 1,5 kV. Sekundární vinutí transformátoru s převodem 25/3,3 kV bude mít výkon 1,6 MVA. Vinutí s převodem 25/1,65 kV bude mít výkon 0,8 MVA. Rozvodna 25 kV je navržena skříňovým rozvaděčem o jednom poli s vypínačem, vyzbrojeným ochranami vývodu na transformátor 27/3,3/1,65 kV.

PS 34-23-11 EPZ 1 a 3, vlastní spotřeba

Vlastní spotřeba EPZ je napájena z oddělovacího transformátoru 0,4/0,4 kV, 25 kVA, který je umístěn v technologickém objektu EPZ v místnosti rozvodny 3 kV-AC.

Veškerá vlastní spotřeba je napájena z rozvaděče vlastní spotřeby ANG napájeného ze sekundární strany oddělovacího transformátoru. Na přívodu rozvaděče vl. spotřeby je osazen, kromě přepětové ochrany, podružný elektroměr pro měření spotřeby odebrané el. energie. V rozvaděči vlastní spotřeby jsou osazeny vývody 400/230 V-AC pro napájení elektroinstalace vč. přímotopných konvektorů pro vytápění objektu EPZ.

Z rozvaděče ANG je přes usměrňovače/dobíječe také napájen rozvaděč ATN 110 V DC. V případě výpadku napětí v rozvaděči ANG jsou k rozvaděči ATN paralelně připojeny akumulátorové baterie, které budou dimenzovány na 1 hodinový výpadek. Z rozvaděčů 110 V-DC jsou pak napájeny motorové pohony a PLC automaty pro SKŘ.

PS 34-23-12 EPZ 1 a 3, vnější uzemnění

Pro ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí rozvodů 25 kV-AC, 3 kV-AC, 1,5 kV AC a rozvodu nn bude okolo objektu navržena zemnicí síť tvořená mřížovou sítí tak, aby celková zemní odpor zemnicí sítě měl hodnotu požadovanou ČSN 34 1500 ed.2 a to  $\leq 5 \Omega$ . Na tuto zemnicí síť se připojí min. na dvou rozpojitelných místech (přes zkušební svorkovnice) vnitřní uzemnění objektu. Kromě toho se dvěma přívody uzemní kabelová skříň – rozvaděče zpětného vedení.

PS 34-23-14.1 EPZ 2, technologie

Technologii v objektu EPZ tvoří dvě samostatné rozvodny 25 kV, dvě samostatné stanoviště transformátorů o výkonu 1,6 MVA s převodem 25/3,3 kV a rozvodna 3 kV. Rozvodny 25 kV jsou navrženy skříňovým rozvaděčem o jednom poli s vypínačem, vyzbrojeným ochranami vývodu na transform. 25/3,3 kV.

Rozvodna 3 kV-AC je navržena skříňovým rozvaděčem se dvěma přívodními poli s vypínačem. Tyto pole jsou na začátku a na konci rozvaděče. Mezi těmito přívody jsou vývodová pole. Z každého přívodního pole je napojeno 6 vývodních polí. Vývodní pole jsou uprostřed spojena podélnou spojkou s odpojovačem. Vývodová pole jsou vyzbrojena vakuovými stykači 3 kV s elektromagnetickými pohony 110 V-DC, jeden jako topný stykač s vakuovou komorou a druhý ukolejňovací stykač bez komory a měřením spotřeby s ethernet přenosem LAN/WAN na dispečink SŽE

#### PS 34-23-15 EPZ 2, vlastní spotřeba

Vlastní spotřeba EPZ je napájena z oddělovacího transformátoru 0,4/0,4 kV, 25 kVA, který je umístěn v technologickém objektu EPZ v místnosti rozvodny 3 kV-AC.

Veškerá vlastní spotřeba je napájena z rozvaděče vlastní spotřeby ANG napájeného ze sekundární strany oddělovacího transformátoru. Na přívodu rozvaděče vl. spotřeby je osazen, kromě přepětové ochrany, podružný elektroměr pro měření spotřeby odebrané el. energie.

#### PS 34-23-16 EPZ 2, vnější uzemnění

Pro ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí rozvodu 25 kV-AC, 3 kV-AC a rozvodu nn bude okolo objektu navržena zemnicí síť tvořená mřížovou sítí tak, aby celková zemní odpor zemnicí sítě měl hodnotu požadovanou ČSN 34 1500 ed.2 a to  $\leq 5 \Omega$ . Na tuto zemnicí síť se připojí min. na dvou rozpojitelných místech (přes zkušební svorkovnice) vnitřní uzemnění objektu. Kromě toho se dvěma přívody uzemní kabelová skříň – rozvaděče zpětného vedení.

### Ostatní technologická zařízení

Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

#### PS 34-24-02 Zdvihací zařízení vč. horní stanice v zavazadlovém tunelu, km 103,052 (ev. km 109,663)

V souvislosti s rekonstrukcí zavazadlového tunelu je řešena vertikální přeprava pomocí samoobslužných výtahů umístěných ve výtahových šachtách v podchodu s vyústěním na nástupiště.

Výtahy jsou nákladní s možností dopravy malé mechanizace.

Vzhledem k malé výšce pod přístřeškem a požadované nosnosti je navržen hydraulický výtah.

Světlé rozměry kabiny jsou půdorysných rozměrů 2600mm x 1650 mm, výšky 2200mm a nosnost 2500kg.

Výtahy mají železobetonovou spodní část výtahové šachty a v úrovni nad nástupištěm je ocelová, prosklená šachta.

#### PS 34-24-03.1 Zdvihací zařízení vč. horní stanice v podchodu pro pěší, km 102,909

V souvislosti s výstavbou podchodu je řešena vertikální přeprava osob se sníženou schopností pohybu pomocí samoobslužných výtahů umístěných ve výtahových šachtách v podchodu s vyústěním na nástupiště.

Výtahy jsou navrženy jako osobní neprůchozí.

Výtahový stroj bude umístěn pod stropem šachty, jedná se o výtah trakční – bez strojovny.

Světlé rozměry kabiny jsou půdorysných rozměrů 2100mm x 1100 mm a výšky 2200mm.

Do výtahů je možné přijít s kolem nebo s kočárkem.

Výtahy mají železobetonovou spodní část výtahové šachty a v úrovni nad nástupištěm je ocelová, prosklená šachta.

#### PS 34-24-06 ŽST Plzeň hl.n., přemístění kolejové váhy

V rámci přestavby tohoto uzlu požádalo SŽDC OŘ Plzeň o posun stávající kolejové váhy v koleji č. 18 blíže k pražskému zhlaví. Důvodem pro tento posun je to, že váha je v třetině dopravní koleje a při vjezdu souprav na váhu směrem od Prahy je pro vážené soupravy nutno stavět posunovou cestu až za chebské zhlaví a tudíž tak blokovat provoz na tomto zhlaví.

Jedná se o kolejovou váhu TRAPPER DRS 120/9+8,5+5 uloženou na prefabrikovaných základech. Tato váha (technologie i spodní stavba) bude přemístěna do km 102,913 koleje č.14 nového číslování (stávající kolej.18). Spodní stavba kolejové váhy bude napojena na nový systém odvodnění kolejiště. V rámci PS sdělovacích zařízení budou obnoveny kabelové rozvody pro přenos informací.

### Stavební objekty

#### Inženýrské objekty

Železniční svršek a spodek

SO 34-33-01.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční svršek

SO 34-33-11.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční spodek

Navrhovaný stav

V ŽST Plzeň je potřeba celkem 11 nástupištích hran, přičemž 8 nástupištích hran musí být u průjezdných kolejí.

U koleje č. 1 a 2 jsou třeba nástupištní hrany o délce 400 m, nástupištní hrany u ostatních kolejí musí mít délku 300 m. U kusých kolejí č. 3, 5, 104 a 106 je možno nástupištní hranu zkrátit, přičemž musí být zachována minimální délka 120 m.

V rámci této stavby budou vybudována nástupiště:

- ostrovní, mezi kolejemi č. 6 a 8, o délce 300 m,
- ostrovní, mezi kolejemi č. 2 a 4, o délce 400 m (dokončení části nástupiště ze stavby Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK),
- jednostranné, u koleje č. 1, o délce 400 m (rekonstrukce části stávajícího nástupiště ve směru k pražskému zhlaví),
- jednostranné, u koleje č. 3, o délce 120 m,
- poloostrovní, mezi kolejemi č. 5 a 106, o délce 120 m.

Bude vybudováno ústřední stávkadlo v oblasti Trianglu, odkud bude po realizaci této stavby ovládáno pražské zhlaví a lobežské koleje, po realizaci druhé stavby celá ŽST Plzeň s výjimkou obvodu seřaďovacího nádraží.

V celém úseku (km 102,050-103,630 a 348,420 – 349,012) je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku.

Změny konfigurace kolejiště umožní:

- zřízení nových nástupišť výšky 550 mm nad TK
- zajištění bezpečného mimoúrovňového přístupu na nástupiště
- zajištění dostatečného počtu dopr. kolejí pro výchozí, končící a projíždějící osobní vlaky
- zvýšení kapacity dopravních kolejí pro nákladní vlaky
- odstranění rychlostního propadu na 20 km/h v pražském zhlaví z důvodu atypických kolejových konstrukcí železničního svršku
- zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h ve stanici v relaci Praha – Plzeň
- zvýšení traťové rychlosti na 60 km/h ve stanici v relaci Žatec – Plzeň
- zvýšení traťové rychlosti na 60 km/h ve stanici v relaci Č. Budějovice – Plzeň
- prodloužení těchto průjezdných rychlostí přes chebské zhlaví po realizaci stavby Uzel Plzeň 2. stavba
- do ostatních dopravních kolejí bude díky nově uspořádaným zhlavím umožněn vjezd rychlostí 50 km/h.

V hlavních kolejích je navržen kolejový rošt z nového materiálu, v ostatních kolejích je navrženo využití regenerovaného nebo užitého materiálu. Koleje č. 1, 0, 2, 201, 202, 101, 102 a spojovací koleje mezi nimi jsou navrženy z materiálu 60E2 na nových betonových pražcích hmotnosti min. 300 kg s bezpodkladnicovým pružným upevněním, koleje č. 4, 6a, 6, 8 jsou navrženy z materiálu 49E1 na nových betonových pražcích hmotnosti min. 300 kg s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Koleje č. 3, 5, 106, 104 jsou navrženy z užitého materiálu S49 na nových betonových pražcích hmotnosti min. 250 kg s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Koleje č. 8a, 10, 12a, 12b, 14, 16, 18, 20, 203, 205 jsou navrženy z užitého a regenerovaného materiálu S49 na nových betonových pražcích hmotnosti min. 300 kg s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Manipulační koleje C1, C3, C5, 207, 22, 318, 320, 322 jsou navrženy z užitého a regenerovaného materiálu S49 na užitých betonových a dřevěných pražcích s podkladnicovým tuhým upevněním.

Výhybky v dopravně významných kolejích budou z nového materiálu, tvarově shodného s materiálem kolejnic. Je navrženo využití 4 ks regenerovaných stávajících výhybek v dopravně méně zatížených kolejích.

Rekonstrukce železničního spodku se odehraje v prostoru stávajícího kolejiště a nebude vyžadovat žádné územní zábory na rozšiřování zemního tělesa.

Odvodnění bude převážně řešeno trativody ve sklonu minimálně 5,0 ‰, které budou zaústěny do hloubkové dešťové kanalizace a v místech kde je vhodné podloží do vsakovacích studen a jam. Dále budou k odvodnění využity vsakovací žebra podél kolejí.

Pražcové podloží bude sanováno ve všech nových kolejích, mimo úseky dlouhodobých přechodových stavů. Jsou navrženy konstrukční vrstvy ze štěrkodrti, zlepšení zemin vápnem a zlepšení zemin mechanicky – vyzískaným recyklovaným kamenivem. Jako ŽKPP je navrženo využití drceného kameniva.

SO 34-33-20.1 ŽST Plzeň hl.n., výstroj trati

Z důvodu rekonstrukce železničního svršku a spodku v rámci celé stavby je nutné provést osazení nové výstroje trati a prostorové zajištění nových GPK. Tento stavební objekt řeší výstroj trati pevnými zařízeními: sklonovníky, hektometrovníky - železobetonové staničníky a plechové staničníky, rychlostníky, předvěstníky. Tabule s názvem stanice budou součástí informačního systému.

V objektu je uvažováno rozmístění těchto prvků pro definitivní stav po 1. stavbě s napojením se na stavbu Rokycany – Plzeň a stávající stav v prostoru chebského zhlaví po provedené rekonstrukci železničního svršku a spodku.

Pro rozměry, popis a umístění jednotlivých částí platí příslušné vzorové listy.

SO 91-33-01.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřaďovacím nádražím, železniční svršek

SO 91-33-11.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřaďovacím nádražím, železniční spodek

SO začíná za mostem přes ulici U Prazdroje / Rokycanskou v začátku výhybky č. 6 v km 1,063 833=km 102,442 726 staničení od Prahy, staničení žatecké trati stoupá směrem na Žatec. SO končí v km 2,229.

Změní se číslování kolejí.

Úprava zahrnuje výměnu kolejového svršku a sanaci žel. spodku v těchto částech kolejiště:

- traťové koleje č. 931, 932 a 302 v km 1,063 833 - cca 1,855 a v km 2,075 – 2,229 (nová kolejová spojka z výh. 313 a 312), výhybky č. 4, a1b, 321, 319, 317, 313 a 312
- vjezdové zhlaví obvodu spádoviště km 1,063 833 – 1,450, koleje 318, 320 a 322 a spojovací kolej, výhybky č. a326b, 325, a324b, 323, 322, 499, 498
- vjezdové zhlaví obvodu seřaďovacího nádraží – zapojení do kolejí 304 - 314 (stávajících kolejí 1-15), výhybky č. 316, 315 a 314

V upravovaných kolejích a výhybkách v nich se nově uloží kolejový svršek:

kol. 931 a 932: nové kolejnice 49E1, pružné bezpodkladnicové upevnění, nové betonové pražce B91/S2, pružné bezpodkladnicové upevnění, tl. šterku 0,35m pod pražcem

ostatní koleje: užitě / vyzískané kolejnice S49, pražce SB8, tuhé upevnění, tl. šterku 0,30m pod pražcem.

Sanace železničního spodku se provede ve všech upravovaných kolejích v rozsahu výměny železničního svršku.

SO 92-33-01 Kolejiště Lobzy, železniční svršek

SO 92-33-11 Kolejiště Lobzy, železniční spodek

SO začíná v km 347,310 trati od Českých Budějovic. V kolejích 205, 203, 201, 202 a C5, C3 a c1 a v koleji 921 končí v km 348,420 (rozhraní s SO ŽST Plzeň hl. n.). Spojovací kolej Lobzy – Praha (č. 922a) má vlastní staničení, SO v ní končí v km 0,453= km 102,625 pražského staničení.

Změní se číslování kolejí.

Úprava zahrnuje výměnu kolejového svršku a sanaci žel. spodku v těchto částech kolejiště:

- traťové koleje č. 201 a 202, zapojení do kol. 203 a 205 v km 347,310 - 348,420, výhybky č. 201, a202b, 207 – 211, v kolejích 205 a 203 pouze směrové a výškové vyrovnaní v oblouku km 348,125 - 348,420
- vjezdové zhlaví – zapojení do kol. 204-212, výh. č. 203 – 206
- zhlaví mezi dvěma skupinami a druhá skupina odstavných kolejí „C“ – výh. č. C3, C4 a C5, koleje C1, C3, C5
- spojovací kolej Lobzy – Žatec – koleje 921 a 914a (do garáže MUV)
- odjezdové zhlaví - zapojení do kol. 204-212, výh. č. 212 – 218
- odjezd z manipulačního obvodu „D“ – kolej D2, výhybka č. D1
- spojovací kolej Lobzy – Praha – kol. 922, výh. č. 219

V upravovaných kolejích a výhybkách v nich se nově uloží kolejový svršek.

Sanace železničního spodku se provede ve všech upravovaných kolejích v rozsahu výměny železničního svršku.

## Nástupiště

SO 34-33-21 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č.1

V rámci projektu stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK – 1.etapa“ (2009) byla navržena realizace nástupiště délky 110 m, na které pak navázalo nástupiště č.1 stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“ délky 190 m. Na základě koordinace se stavbou „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK – 1.etapa“ bude v rámci 1.stavby zřízeno nástupiště č. 1 v celé délce 300 m. Ve stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK – 1.etapa“ bude realizováno pouze provizorní nástupiště č. 1a dl. 140 m.

Nově navržené ostrovní nástupiště č. 1 mezi kolejemi č. 6 a č. 8 bude zřízeno v délce 300 m (od km 103,283 do km 103,583), šířky 3,85-10,89 m. Nástupiště bude mimoúrovňové s nástupištní hranou 550 mm nad TK a vzdálené 1680 mm od osy navržené koleje. Nástupiště se nachází ve větší části v přímé.

Konstrukce nástupiště je navržena z nástupištních bloků typu „L“. Povrch nástupiště je navržen ze žulových desek. Nástupiště bude ukončené betonovými zídkami se zábradlím.

Přístup na nástupiště je řešen dvěma podchody se schodišti a výtahy. Nástupiště bude zastřešeno novým přístřeškem.

V rámci SO jsou pro stavební postup č. 8 navržena dvě provizorní nástupiště dl. 2 x 135 m, která jsou umístěna u kol. č. 12 a 20 (nové číslování) v km 103,388 – km 103,523. Z čela nástupišť je navržen přístup, který je navržen v místě demontovaných kolejí č. 12, 14, 16, 18, 20 a 22 (nové číslování). Přístupová komunikace z ulice Šumavská bude vysypána šterkodrtí a plynule navazovat na povrch nástupišť. Výšky nástupních hran jsou 200 mm nad stávající TK a jsou tvořena z vyzískaných (v rámci stavby) nástupištních tvárnic. Povrch nástupišť je vysypán z drceného kameniva. Mezi nástupišti a sousední kolejnicí u kolejí č. 18 a 26 jsou prostory vyplněny výdřevou (rozšíření nástupištní plochy).

SO 34-33-22 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č.2

Stávající ostrovní nástupiště č. 1 bude rekonstruováno. Provede se demontáž stávajícího zařízení a vybuduje se nové ostrovní nástupiště č. 2 mezi kolejemi č. 2-4 (nové číslování). Nástupiště bude zřízeno v délce 400 m

(od km 103,208 do km 103,608), šířky 7,8-9,34 m. Nástupiště bude mimoúrovňové s nástupištní hranou 550 mm nad TK a vzdálené 1680 mm od osy navržené koleje. Nástupiště se nachází ve větší části v přímé.

Konstrukce nástupiště je navržena z nástupištních bloků typu „L“. Povrch nástupiště je navržen ze žulových desek. Nástupiště bude ukončené betonovými zídkami se zábradlím. Na obou stranách nástupiště budou zřízeny revizní schůdky.

Přístup na nástupiště je řešen dvěma podchody se schodišti a výtahy. Nástupiště bude zastřešeno stávajícím rekonstruovaným historickým přístřeškem.

#### SO 34-33-23.1 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č.3

Stávající vnější nástupiště č. 2 podél VB a dále jako jazykové bude rekonstruováno. Vybuduje se nové ostrovní nástupiště č. 3 mezi kolejemi č. 1-3 (nové číslování). Nástupiště bude zřízeno u koleje č. 1 v délce 400 m (od km 103,254 do km 103,654) a 120 m u koleje č. 3. Šířka nástupiště se pohybuje v rozmezí od 4,85 m do 10,45 m. Nástupištní hrana je rozdělena kolejovou spojkou na dvě části dl. 140 m a 175 m. Nástupiště bude mimoúrovňové s nástupištní hranou 550 mm nad TK a vzdálené 1680 mm od osy navržené koleje č. 1 a 1670 mm od osy navržené koleje č. 3. Nástupiště Část nástupiště u koleje č. 3 cca od km 103,620 bude zřízena provizorně a navazuje na stavbu „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“. Toto provizorní nástupiště bude zřízeno na délku 38 m.

Konstrukce nástupiště je navržena z nástupištních bloků typu „L“. Povrch nástupiště je navržen ze žulových desek. Nástupiště bude ukončené betonovými zídkami se zábradlím. Konstrukce provizorního nástupiště bude typu SUDOP a povrch bude ze zámkové dlažby.

Přístup na nástupiště je řešen dvěma podchody se schodišti, výtahem a úrovnovým přístupem z prostoru u VB. Nástupiště bude zastřešeno stávajícím rekonstruovaným historickým přístřeškem.

#### SO 34-33-24 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č.4

Stávající nástupiště č. 2a bude rekonstruováno. Vybuduje se nové ostrovní nástupiště č. 4 mezi kolejemi č. 5 a č. 106 (nové číslování). Nástupiště bude zřízeno v délce 120 m (od km 103,292 do km 103,412), šířky 10,80 - 13,46 m. Součástí objektu je i zpevněná plocha pod příčnou halou zastřešení u VB. Nástupiště bude mimoúrovňové s nástupištní hranou 550 mm nad TK a vzdálené 1670 mm od osy navržené koleje.

Konstrukce nástupiště je navržena z nástupištních bloků typu „L“. Povrch nástupiště je navržen ze žulových desek. Nástupiště bude ukončeno rampou šířky 3,5 m a betonovými zídkami se zábradlím. Na nástupišti bude zřízená účelová komunikace šířky 3,5 m (pro potřeby IZS) a bude od plochy nástupiště oddělená řezaným zapuštěným krajníkem a vydlážděná z řezaných žulových kostek tloušťky 100 mm. Účelová komunikace bude ukončena obratištěm ve tvaru „T“. Zbývající plocha pod příčnou halou se upraví provizorně ze zámkové dlažby a finální výšková a povrchová úprava bude součástí stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“.

Přístup na nástupiště je řešen jedním podchodem se schodištěm, výtahem a úrovnovým přístupem z prostoru u VB přes nástupiště č.3. Nástupiště bude zastřešeno novým přístřeškem.

#### SO 34-33-25.1 ŽST Plzeň hl.n., ostrovní nástupiště č.5

Z důvodu úpravy pražského zhlaví v ŽST Plzeň dojde ke kolizi se stávajícími konci nástupišť č. 3 a 4 (stávající číslování), které je nutné částečně demolovat - stávající nástupiště č. 3 v délce 143 m a stávající nástupiště č. 4 v délce 90 m. Délka nástupišť po úpravách bude 522 m (stávající nástupiště č. 3) a 284 m (stávající nástupiště č. 4).

V rámci SO jsou pro stavební postup č. 1 navržena 2 provizorní nástupiště dl. 45 m a 58 m, umístěna u koleje č. 23 v km 103,407 – km 103,517 a oddělená stávajícím přejezdem v km 103,430. U kolejí č. 21 a 23 budou doplněny vnější zádlážbové panely v šířce 7,38 m, prostor mezi nimi je vysypán štěrkodrtí a plynule navazuje na povrch provizorních nástupišť.

Výška nástupištních hran je 150 mm nad stávající TK a je tvořena z vyzískaných (v rámci stavby) nástupištních tvárnic. Povrch nástupišť je vysypán z drceného kameniva. Mezi nástupišti a sousední kolejnicí u koleje č. 21 je prostor vyplněn výdřevou (rozšíření nástupištní plochy). Stávající předtápěcí stojany mezi kol. č. 21 a 23 budou demontovány a po odstranění proviz.nástupišť nainstalovány zpět.

### Železniční úrovnňová křížení

#### SO 34-33-41 ŽST Plzeň hl.n., úrovnňové křížení do lokality Ústředního stavědla

Křížení se nachází v km 348,348 493 a bude sloužit jako hlavní přístup do lokality Ústředního stavědla. Navržen je jako celopryžový s prefabrikovanými závěrnými zídkami uloženými na prahu z betonu. Na začátku a konci celopryžové konstrukce jsou umístěny ochranné náběhové klíny. Křížení je zabezpečeno pomocí světelného zabezpečovacího zařízení.

Šířka křížující komunikace je 6,0 m, chodník má šířku 2,0 m. Skladba komunikace bude shodná s navazujícími vozovkami.

#### SO 34-33-42 ŽST Plzeň hl.n., úrovnňová křížení na příjezdných komunikacích

Objekt řeší úrovně křížení pro přístup k EPZ 1 a 3 a přejezdy přes koleje pro přístup IZS k nástupištím. Křížení se neuvažují jako přejezdy podle normy ČSN 73 6380 (čl. 4.2). Konstrukce křížení je shodně řešena jako celopryžová s prefabrikovanými závěrnými zídkami uloženými na prahu z betonu. V každé koleji se na začátku a konci vnitřních panelů osadí ochranný náběhový klín. Křížení jsou zabezpečeny pomocí závor umístěných za výjezdem z ústředního stavědla (před kolejí č. 1a) a druhá závora je umístěna za kolejí č. 1.

## **Mosty, propustky a zdi**

SO 34-38-01 Železniční most v km 101,745 (ev. km 108,352) trati Praha – Plzeň

Most se nachází na náspu v oblouku dvoukolejné tratě, kterou převádí přes ulici Jateční.

Na mostě dochází k výškovým a směrovým posunům koleje, které nemají zásadní vliv na most. Vzhledem k nedostatečné výšce stávajících říms a šteků přepadávajícímu na komunikaci pod mostem, opěrám vykazujícím velkou mezerovitost, stáří PKO, odvodnění a stavu ložisek je navržena sanace mostního objektu.

Sanace NK mostu se týká na mostovce odstranění původní izolace, zřízení nových spádových vrstev a odvodňovačů. Současně jsou obě konstrukce navzájem vyrovnány a na koncích mostu jsou navrženy nové těsněné dilatační závěry a podélná spára je opatřena novým podélným těsněným dilatačním závěrem. Na původních římsách po odstranění hlavic bude nadbetonována nová hlavice římsy dle nového výškového vedení koleje. Po dokončení všech úprav mostovky bude provedena izolace z NAIP včetně tvrdé ochrany izolace.

SO 34-38-04 Železniční most v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň

Rekonstrukce železničního nadjezdu nad ul. U Prazdroje vychází z nové konfigurace kolejiště a požadavků na provozuschopnost a životnost konstrukce. Železniční nadjezd byl uveden do provozu v roce 1988, nachází se ve staničním obvodu.

Koncepce řešení spočívá v rekonstrukci dilatačních závěrů, podélné odvodňovací otevřené spáry, odvodnění pod mostem. Dále je sanována izolace na rubu opěr a podél odvodňovací spáry. Na mostě bude sanována protikoroziní ochrana a izolační systém mostovky. Práce dle přípravné dokumentace jsou doplněny o výměnu všech ložisek a o úpravu ocelových V stojek s ohledem na funkci ložisek na pilířové stěně podél komunikace. Sanace betonových konstrukcí se týká líce závěrných zdí a opěr a pilířové stěny a povrchu úložného prahu.

Prostorové uspořádání na mostě se zásadně nemění, prostorové uspořádání pod mostem je beze změny. Na mostě došlo k redukci počtu kolejí a na části mostu po snesení koleje do bývalého nákladového obvodu (která velmi šikmo přecházela přes most) zůstává prostor pro budoucí rozvoj, současně plní funkci pro přístup do oblasti kolejiště i navazujících zařízení ze zpevněných komunikací městského typu. Podél koleje č. 1 je na mostě dodržen VMP 3,0.

Stávající ocelová nosná konstrukce (složená ze 13 dílů vzájemně svařených do jedné rozměrné šikmé roštové konstrukce) bude sanována. Součástí sanace je zřízení těsněného dilatačního závěru na obou opěrách. Na mostě bude odstraněna původní izolace z asfaltových pásů se živичnou ochranou a bude nahrazena bezešvou syntetickou izolací bez ochranné vrstvy. Zakrytí odvodňovací podélné spáry prefabrikovanými betonovými prvky bude nahrazeno z prostorových důvodů novými krycími deskami z PEHD s odvodňovacími drážkami. Zásadní položkou sanace ocelové konstrukce je výměna všech ložisek, jejichž životnost bude v blízké budoucnosti vyčerpána. Možnost repase ložisek se nejeví jako účelná jak ekonomicky, tak z hlediska kvality. Ložiska na opěrách jsou navržena opět hrncová, ložiska na ocelové pilíři jsou navržena kalotová z důvodu vyšší životnosti a lepší schopnosti reagovat na zatížení a pohyby šikmé široké konstrukce. Mezelehlé ocelové podpěry tvaru V budou upraveny včetně pilířové zdi tak, aby byla zajištěna funkčnost ložisek, jejich přístupnost. Nátěr ocelové konstrukce bude také sanován- nejprve bude nátěr na metalizovaném povrchu jemně tryskán (tzv. sweeping) a poté bude použit nátěrový systém dle předpisu SŽDC S5/4 pro sanace nátěrů.

Hlavice závěrných zdí bude odbourána pro zřízení kotevního systému pro nový dilatační závěr. Povrch viditelných částí opěr bude tryskán abrazivním vodním paprskem a bude aplikován sanační systém pro železobetonové konstrukce odstupňovaný podle hloubky poškození a podle zasažení výztuže korozí. Je upraven a doplněn povrch úložného prahu, jsou zřízeny nové žlb monolitické úložné bloky ložisek.

Po dobu rekonstrukčních a sanačních prací bude komunikace pro pěší pod mostem uzavřena zcela, případně bude ponechán pruh šířky do 1250 mm pro průchod pěších. V místě prací bude nad pěší trasou zřízena ochranná konstrukce. Provoz na komunikaci pod mostem bude v průběhu prací omezen – omezení se týká pouze šířky jízdních pruhů- zůstanou vždy v každém směru zachované dva jízdní pruhy. Případná nutná odpojení trolejbusové trakce pod mostem bude realizována v nočních hodinách případně o víkendech v období nízké přepravy cestujících, kdy lze využít omezené množství vozidel MHD s vlastním elektropohonem v místě přerušení dodávky el. proudu.

SO 34-38-07.1 Železniční most v km 102,909 trati Plzeň – Cheb

Předmětem projektu je výstavba části nového podchodu pro cestující, který bude sloužit pro přístup cestujících na nástupiště č.1-4 s výstupem k budoucímu autobusovému terminálu v ulici Šumavská. Vlastní výstup z podchodu k autobusovému terminálu bude součástí samostatné investice Města Plzně. Druhá část pochodu řešící přístup na nástupiště č.5 a 6 bude součástí navazující 2.stavby uzlu Plzeň.

Přístup na jednotlivá nástupiště je řešen schodišti a výtahy. Podchod tvoří tubus podchodu jako uzavřený rám se světlou šířkou 8,0m a min. světlou výškou 3,1m, výtahy budou o nosnosti 1,0t a schodiště se světlou šířkou 2,5m. Povrch schodiště a podchodu bude obložen žulovými deskami. Odvodnění podchodu je řešeno pomocí odvodňovacího žlábků, který je vyústěn do přečerpávací šachty, kde je trvale umístěné ponorné čerpadlo s automatickou detekcí vysoké hladiny vody v šachtě.

#### SO 34-38-07.3 Železniční most v km 102,909 trati Plzeň – Cheb, výstup k AT Šumavská

Předmětem projektu je výstavba nového podchodu, který propojí budoucí autobusový terminál s železničním podchodem. Nový podchod je zabezpečen schodištěm a výtahem (výtah bude dokončen v rámci stavby autobusového terminálu).

Podchod tvoří: tubus podchodu jako uzavřený rám se světlou šířkou 8,0m a min. světlou výškou 3,1m, schodiště se světlou šířkou 2,7m a přípravou pro budoucí výtah. Povrch schodiště a podchodu je obložen žulovými deskami. Odvodnění podchodu je řešeno pomocí odvodňovacího žlábků, který je vyústěn do přečerpávací šachty, kde je trvale umístěné ponorné čerpadlo s automatickou detekcí vysoké hladiny vody v šachtě. Celý podchod se nachází pod hladinou podzemní vody.

#### SO 34-38-09 Železniční most v km 103,052 (event.km 109,663) trati Praha – Plzeň

Stávající objekt slouží jako tunel pro dopravu zavazadel na nástupiště u výpravní budovy a pochází pravděpodobně z roku 1905. V roce 1960 byla provedena jeho rekonstrukce spočívající v obnově izolace. Původně byl z tunelu přístup i na ostrovní nástupiště, avšak výtah na toto nástupiště byl zrušen a prostup na nástupiště byl zasklen. Na nástupiště u výpravní budovy je přístup pomocí hydraulického výtahu. V podlaží tunelu je veden kabelový žlab s prostupem do prostoru pod ostrovní nástupiště.

Základní koncepce přestavby mostu byla stanovena již v přípravné dokumentaci. Původní nosná konstrukce zavazadlového tunelu z počátku 20. století neumožňuje přístup na ostrovní nástupiště. Objekt je nutné prodloužit a doplnit o výtahy. Výškově stávající konstrukce nevyhovuje nové poloze kolejí nad objektem.

Původní návrh v přípravné dokumentaci počítal s částečným využitím stávajících opěr. Měla se odbourat stropní konstrukce a část opěr. Zachovat se měla i část opěr pod ostrovním nástupištěm. Na odbourané opěry se měly vybetonovat nové úložné prahy pro uložení stropní konstrukce. Vzhledem k možným komplikacím s izolováním původních opěr a ke složitým detailům napojení stávajících konstrukcí na nové, k nutnosti injektovat stávající zdivo opěr, bylo na vstupním jednání domluveno, že se stávající konstrukce se demoluje v celém rozsahu, včetně základů a pro nový zavazadlový tunel se navrhne nová železobetonová konstrukce. Nový zavazadlový tunel bude místo konstrukce ze zabetonovaných nosníků navržen jako železobetonový polorám. V prostoru nástupišť je zavazadlový tunel doplněn nákladními výtahy a strojovny výtahů, které jsou zpracovány jako samostatné stavební objekty. V objektu tunelu jsou zahrnuty pouze výtahové šachty do úrovně nástupiště a strojovny výtahů. Výtah pro nástupiště u výpravní budovy je zcela oddělen od zavazadlového tunelu.

Objekt bude stavěn ve dvou etapách v otevřené stavební jámě. Hranice mezi etapami je mezi kolejemi č.0 a č.2. Na tomto rozhraní je stavební jáma pažena záporovým pažením.

Opěry tl. 500 mm jsou založeny na základových pasech šířky 1,50 m.

Nosnou konstrukci tubusu zavazadlového tunelu tvoří železobetonový polorám. Konstrukce je rozdělena do dvou dilatačních celků, jejichž délky vycházejí z etap výstavby.

Horní příčel rámu respektive stropní deska je proměnné tloušťky se střechovitým spádem horního povrchu. Tloušťka desky v ose mostu je 450 mm. Směrem k opěrám je deska spádovaná sklonem 1,6 %.

Z důvodu navázání nového nástupiště výšky 550 mm na výstupy ze stávající historické výpravní budovy bylo využito ustanovení předpisu ŠZDC S3 dílu X, kapitola IV bod 38 část f) a zřízeno šterkové lože tloušťky min 200 mm, pod betonovým prahcem s upevněním E14. Toto řešení bylo odsouhlaseno na výrobní poradě železničního svršku a spodku. Tato úprava se týká kolejí č.0 a č.1.

Pro ostatní koleje nad objektem uspořádání kolejového lože respektuje nutný obrys kolejového lože dle ČSN 73 6201.

#### SO 34-38-41 Návěsní krakorec v km 102,132 trati Praha – Plzeň

Návěsní krakorec nad jednou kolejí s jednostranně umístěným návěstidlem nahrazuje ve stísněných poměrech umístěná stožárová návěstidla. Toto řešení zajistí požadovanou viditelnost návěstidla ve směru jízdy do Plzně.

#### SO 34-38-51 Opěrné zdi v Ostruhové ulici

Novostavba dvou železobetonových úhlových zdí, které jsou navrženy v místě nově zřizované přeložky místní komunikace (ul. Ostruhová), příjezdovou komunikací k AŽD (též ul. Ostruhová) a přeložkou železniční trati (č. 922a).

První část zdi (Z1) je mezi komunikacemi s výškovým rozdílem, zeď lemuje níže položenou komunikaci v km 0.061 5 až 0.097 1.

Druhá část zdi (Z2) je mezi komunikací železniční trati s výškovým rozdílem, zeď lemuje níže položenou komunikaci v km 0.121 5 až 0.164 0.

Výstavba objektu musí být časově koordinována s výstavbou blízkých stavebních objektů.

SO 34-38-52.1 Opěrné zdi v oblasti ŽST Plzeň hl.n., osobní nádraží – sever

Objekt se nachází v městské památkové zóně a je zahrnut mezi kulturní památky. Řešení bylo projednáváno s orgány památkové péče a s městským architektem města Plzně.

V přípravné dokumentaci byla náplní předloženého objektu celá opěrná zeď zajišťující zvýšenou úroveň kolejí a všech nástupišť od výpravní budovy nádraží až k mostu přes ulici Mikulášskou. Rozsah objektu byl v předložené dokumentaci změněn, objekt byl rozdělen a v rámci 1. stavby je řešena pouze opěrná zeď na severní straně parkoviště od nového žkm 103,571 850 do žkm 103,664 850, tj. cca 10 m za konec nového nástupiště.

Předmětem projektu je zvednutí kamenné římsy o cca 150 mm tak, aby nová úroveň vyhovovala zvýšené nástupištní hraně nového nástupiště i přespádování plochy nástupiště. Prostor pod římsou bude dozděn jednou vrstvou kamenných bosovaných kvádrů. Dále bude kamenná zeď očištěna a v místech poškozeného spárování zednický vyspravena.

Návaznost 1. stavby a 2. stavby Uzlu Plzeň: konec nástupiště v délce 38 m je provedený provizorně pouze pro 1. stavbu. V rámci stavby 2. bude tato část rozebrána a nástupištní hrana posunuta do nové polohy. Provedení římsy respektuje definitivní stav pro 2. stavbu, sklon dočasného nástupiště je přizpůsoben pro definitivní stav a výška odvodňovacího žlabu i římsy je provedena pro konečný stav 2. stavby.

### **Ostatní inženýrské objekty**

SO 34-39-13 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelů ČEZnet, a.s.

Km 109,280 - 109,350 – vzhledem k velkým úpravám železničního svršku a spodku, výstavby drážního kabelovodu a dalších stavebních objektů bude nutné stávající trasu metalických kabelů a tr. HDPE před zahájením stavebních prací přeložit do nové trasy. Přeložka bude provedena v koordinaci s přeložkou silových kabelů ČEZ Distribuce a.s., které vedou se sdělovacími kabely ve společné trase. Bude provedena přeložka optického kabelu vložkou nového OK v úseku mezi stávajícími optickými spojkami. Metalické kabely budou přeloženy v úseku přeložky pod kolejí. Pomocí spojek se napojí nové plastové kabely v přeložce na stávající.

Km 109,280 - 109,350 – V tomto km se nachází kabelová trasa pod železničním mostem v km 1,565 směr Žatec vedená kolektoru pod tratí směr Jateční tř. Na Sklárně. Bude provedeno vytýčení stávající trasy a kabelová trasa bude ochráněna dle všeobecných zásad.

SO 34-39-14 ŽST Plzeň hl.n., demontáž základnové radiostanice T-Mobile CR, a.s.

Vzhledem k demolici osvětlovacího stožáru OV1 je nutné zrušit objekt základnové radiostanice GSM SITE 80009 včetně veškerých souvisejících zařízení a technologie (kontejner, antenní systém, propojovací kabely). Demontáž zařízení bude provedena tak, aby bylo možné toto zařízení dále využít.

SO 34-39-15 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelů Správa informačních technologií města Plzně

V obvodu Žst. Plzeň na osvětlovací příhradové věži OV1 situované v km 108,504 je osazeno zařízení operátora T-Mobile - základnová radiostanice, která se bude demontovat. K místu radiostanice vede trasa trubek HDPE z ulice Na Sklárně.

### **Potrubní vedení**

SO 34-37-01 Cvokařská ulice, přeložka vodovodu

V ulici Ostruhová je v současnosti veden vodovodní řad LT DN 80 a PE d. 63. K vodovodnímu řadu jsou připojeny stávající nemovitosti v této ulici. S výjimkou ubytovny jsou všechny tyto nemovitosti navrženy k demolici.

Ulice Ostruhová bude zrušena, namísto ní bude navržena nová komunikace vedená v souběhu s železniční tratí.

Popis navrženého řešení:

Objekt řeší přeložku vodovodního řadu v ulici Cvokařská a navazující nové komunikace. Trasa přeložky je navržena do komunikace. Vodovodní řad je navržen z litinových trub dimenze od DN 80 do DN 150.

Vodovodní řad bude ukončen podzemním hydrantem. Na přeložku bude přepojena stávající vodovodní přípojka pro objekt ubytovny. Dále bude na přeložku vodovodního řadu napojena přípojka pro nové pozemní objekty a nadzemní požární hydranty v areálu SŽDC, vedená pod číslem SO 34-37-02.

Přeložený vodovodní řad bude ve správě Vodárny Plzeň.

SO 34-37-02 Ústřední stavědlo Plzeň, rozvod požární a pitné vody

Objekt řeší vodovodní přípojky k objektům pozemních staveb, SO 34-34-01 (Novostavba Ústředního stavědla Plzeň) a SO 34-34-02 (Novostavba garáže MUV) a k venkovním nadzemním hydrantům pro případ hasení zásahu na těchto dvou pozemních objektech.

Přípojka je napojena na přeložku vodovodního řadu (SO 34-37-01).

Vodovodní přípojka bude ve vlastnictví a správě SŽDC.

SO 34-37-05 Cvokařská ulice, rušení vodovodních přípojek

Objekt řeší rušení vodovodního řádu z litinových trub DN 80 a polyetylenových trub d.63 v Ostruhové ulici.

Součástí SO je dále rušení (odpojení, zaslepení) vodovodních přípojek k pozemním stavbám které jsou projektem určeny k demolici, a to především v ulicích Cvokařská a Ostruhová a dále v drážním areálu železničního uzlu.

Rušené vodovodní přípojky jsou na stávající vodovodní řady napojeny přes navrtávací pasy.

Popis navrženého řešení

Vodovod LT DN 80 a PE d.63 bude odpojen v křižovatce ulic Cvokařská a Ostruhová. Odbočka bude zaslepena a odpojený vodovod bude ponechán ve stávající trase. Pouze pokud bude odhalen v rámci zemních prací souvisejících stavebních objektů, pak bude vodovod odstraněn z výkopu a odvezen s odpady do sběrného dvora. Stejným způsobem bude naloženo s vodovodními přípojkami připojenými na tento veřejný vodovod.

Rušené trasy vodovodu a přípojek k objektům určeným k demolici jsou vyznačeny v situaci.

Objekt dále řeší odpojení vodovodních přípojek k pozemním stavbám, které jsou projektem určeny k demolici, v ulici Cvokařská. Stávající vodovodní řad zde zůstává v provozu. Odpojení přípojek je navrženo odstraněním stávajících navrtávacích pasů a zaslepením původních navrtávek.

SO 34-37-21.1 ŽST Plzeň hl.n., kanalizace

Úkolem tohoto stavebního objektu je odvedení dešťových vod z přístřešků nástupišť hlavního nádraží a z železničního spodku vybraných kolejí v úseku hlavního nádraží Plzeň – triangl (Ústřední stavědlo Plzeň). Zmiňovaný úsek je z hlediska odkanalizování rozdělen podchodem pro pěší (SO 34-38-07.1), který spojuje jednotlivá nástupiště hlavního nádraží s uvažovaným autobusovým terminálem.

Nádraží mezi navrhovaným podchodem a Sirkovou ulicí bude odkanalizováno s napojením do městské stoky 1100/600. Tak je tomu i v současnosti. Odkanalizovaná plocha drážního pozemku se ovšem oproti současnému stavu sníží. Areálová kanalizace bude napojena bez jakékoli regulace přímo do městské kanalizace.

Zbývající část nádraží a vybrané kolejové lože v úseku mezi podchodem pro pěší a ulicí Cvokařskou bude odvedeno areálovou kanalizací se zaústěním do městské stoky.

Odtok do kanalizace bude vypouštěn řízeně, s maximálním povoleným průtokem odpovídajícím hodnotě 4l/s z hektaru plochy areálu.

SO 34-37-22 Ústřední stavědlo Plzeň, odvodnění komunikace a zpevněných ploch

Dešťová kanalizace je navržena v trasách komunikace a okolo pozemních objektů SO 34 34 01 (Novostavba Ústředního stavědla Plzeň) a SO 34 34 02 (Novostavba garáže MUV). Do dešťové kanalizace budou zaústěny odvodňovací prvky komunikací včetně parkovacích stání a oba pozemní objekty. Navržená dešťová kanalizace bude na dvou místech zaústěna do dešťové kanalizace SO 34-37-21.1, která je poté přes retenční nádrž napojena do veřejné kanalizace.

Dešťová kanalizace je navržena z polypropylenových trub a bude ve vlastnictví a správě SŽDC.

SO 34-37-23 Ústřední stavědlo Plzeň, kanalizační přípojky

Objekt řeší přípojky splaškové kanalizace k objektům pozemních staveb, SO 34-34-01 (Novostavba Ústředního stavědla Plzeň) a SO 34-34-02 (Novostavba garáže MUV).

Splašková kanalizace je zaústěna do překládané jednotné kanalizace DN 1350/900, řešené jako objekt SO 34 37 26. Přípojka je přivedena k objektům pozemních staveb, kde je do této zaústěna vnitřní kanalizace. Kanalizační přípojka je navržena z polypropylenu v profilech DN 150 a 200. Napojení do nové kanalizace bude navrtávkou.

Přípojka splaškové kanalizace bude ve vlastnictví a správě SŽDC.

SO 34-37-24 ŽST Plzeň hl.n., kiosek výpravčích, kanalizační přípojka

Stavební objekt řeší odvedení splaškových vod z kiosku výpravčích (SO 34-34-06) umístěném na hlavním nádraží do areálové drážní kanalizace (SO 34-37-21.1).

SO 34-37-26 Cvokařská ulice, přeložka stoky DN 140/80

Jedná se o zděnou vejčitou stoku 1400/800, která kolmo přechází stávající železniční trať, prochází ulicí Ostruhovou a na křižovatce s ulicí Cvokařskou zatáčí doleva.

Na přeložku bude použito vejčitých betonových prefabrikovaných trub 1350/900 (profil 1400/800 se jako prefabrikát nevyrábí). Kapacita potrubí navrženého profilu při daném sklonu není nižší než kapacita současná. Navržená trasa přeložky kolej 922a podchází z důvodu zlepšení průtočných poměrů ve stoce (požadavek provozovatele městské kanalizace – Vodárny Plzeň a.s.) pod úhlem cca 42°. Z obou stran koleje jsou osazeny kanalizační šachy a v úsek 11,5 m mezi nimi je potrubí obetonováno. Všechny šachty budou vyskládány z prefabrikátů.

Do stoky je třeba napojit uliční vpusti nově umístěné na příjezdové komunikaci k ústřednímu stavědlu a na křižovatce ve Cvokařské ulici.

Součástí stavebního objektu je také rušení odpojené části stoky. Před odpojením kanalizační stoky bude nutné provést prohlídku TV kamerou a případně zjištěné další přípojky (mimo přípojek budov v demolicí nebo rušených uličních vpustí v Ostruhově ulici) přepojit do nové trasy stoky. Odpojenou část kanalizace bude nutné v celém profilu vyplnit prostým betonem, případně prolomit horní část konstrukce stoky a zasypat zeminou.

SO 34-37-27 ŽST Plzeň hl.n., kiosek výpravčích, vodovodní přípojka

Stavební objekt řeší zásobování kiosku výpravčích (SO 34-34-06) umístěném na hlavním nádraží pitnou vodou. Přívod vody je zajištěn z řady 1, který slouží DKV Plzeň k rozvodu vody v nádraží pro plnění vagónů (SO 34-37-28.1).

SO 34-37-28.1 ŽST Plzeň hl.n., úprava rozvodu vody

Stavební objekt v sobě zahrnuje úpravu stávajících rozvodů vody na hlavním nádraží pro potřeby DKV Plzeň a nově navržené rozvody sloužící stejnému účelu poblíž ústředního stavědla.

V oblasti ústředního stavědla je rozvod vody navržen s napojením se na rozvod požární vody ve vodoměrné šachtě (SO 34-37-02). V šachtě bude na potrubí osazena vodoměrná sestava. Rozvody vody jsou zde navrženy tak, aby byla zajištěna odběrná místa mezi kolejemi C1-C3, C3-C5, C2-C4 a C4-C6. Pro odběry zde platí totéž, co na hlavním nádraží.

SO 34-37-41 Ústřední stavědlo Plzeň, přípojka plynu

V souvislosti s plánovanou výstavbou Ústředního stavědla Plzeň bude třeba pro tuto stavbu vybudovat plynovod (větev „A“). Z tohoto plynovodu bude dále napojen plynovod pro budoucí garáže MUV (větev „B“) a dále plynovod pro stávající ubytovnu SŽDC na konci ulice Ostruhové (větev „C“). Navržený plynovodní rozvod respektuje demolicí stávajících objektů v ulici Ostruhové i budoucí komunikaci a železniční trať v této oblasti. Vlastníkem tohoto objektu bude RWE GasNet, s.r.o.

SO 34-37-43 ŽST Plzeň hl.n., úpravy přípojky plynu

V souvislosti s budováním projektovaného podchodu v žst. Plzeň hl.n. bude třeba provést přeložku stávajícího STL plynovodu RSM PE  $\varnothing 90$  mm na nástupišti č.3. Tato přeložka bude provedena ve dvou fázích, a to jednak jako provizorní přeložka do stávajícího kolejíště tratí 1 a 0 a jednak jako definitivní přeložka do dutého prostoru pod budoucím nástupištěm č.3.

Definitivní přeložka bude provedena po vybudování podchodu a nástupiště č.3 a bude uložena do dutého prostoru vedle schodiště z podchodu na tomto nástupišti.

Pozemní komunikace

SO 34-32-01.1 Ústřední stavědlo Plzeň, příjezdová komunikace a zpevněné plochy

Příjezdová komunikace a zpevněné plochy v areálu Ústředního stavědla byla v přípravné dokumentaci spolu se stavebními objekty SO 34-32-01.2 a SO 34-32-01.3 vedena jako jeden objekt SO 34-32-01. K rozdělení objektů došlo z důvodu různých budoucích vlastníků komunikací.

Tento objekt řeší účelové komunikace v areálu Ústředního stavědla.

SO 34-32-01.2 Úprava Cvokařské ulice pro příjezd k Ústřednímu stavědlu Plzeň

Přeložka místní komunikace (ul. Ostruhová a Cvokařská) byla v přípravné dokumentaci spolu se stavebními objekty SO 34-32-01.1 a SO 34-32-01.3 vedena jako jeden objekt SO 34-32-01. K rozdělení objektů došlo z důvodu různých budoucích vlastníků komunikací.

Tento objekt řeší přeložku místní obslužné a účelové komunikace (ul. Ostruhová a Cvokařská) s příjezdem do areálu Ústředního stavědla.

Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem do tří uličních vpustí s vyústěním do kanalizační stoky a do přilehlého terénu.

SO 34-32-01.3 Příjezdná komunikace k výrobnímu areálu

Přeložka místní komunikace (ul. Ostruhová) byla v přípravné dokumentaci spolu se stavebními objekty SO 34-32-01.1 a SO 34-32-01.2 vedena jako jeden objekt SO 34-32-01. K rozdělení objektů došlo z důvodu různých budoucích vlastníků komunikací.

Tento objekt řeší příjezdovou komunikaci k areálu AŽD Praha s.r.o. a přístup do kolejíště ve směru na Lobzy.

SO 34-32-02 Komunikace spojující Ústřední stavědlo a výpravní budovu ŽST Plzeň hl.n.

Přístupová komunikace, která spojuje Ústřední stavědlo a výpravní budovu ŽST Plzeň hl. n., je určena pouze pro integrovaný záchranný systém (IZS). Komunikace je vedena od areálu Ústředního stavědla v místě novostavby garáže MUV a napojuje se na rampu nástupiště č. 4.

SO 34-32-03 Příjezd k EPZ 1 a 3

Tento objekt řeší příjezdovou komunikaci k EPZ1 a 3, která je navržena v kolejíšti od areálu Ústředního stavědla směrem k Lobzům.

## Kabelovody, kolektory

SO 34-33-61.1 ŽST Plzeň hl.n., kabelová trasa

Kabelovod je řešen jako sdružený stavební prvek s použitím multikanálů a trubek na protahování kabelů a se šachtami na odbočování, protahování a ukončování kabelů s jejich pokračováním do terénu.

Celková délka kabelovodu je 2250 m.

Kabelovod se skládá ze tří hlavních větví, šesti menších větví a devíti přechodů kolejiště.

Objekty pro zajištění veřejného zájmu

SO 34-31-41.1 ŽST Plzeň hl.n., terénní úpravy a příprava území

SO 92-31-41 Kolejiště Lobzy, terénní úpravy a příprava území

V rámci SO Terénní úpravy a příprava území bude sumarizován rozsah mimolesní zeleně v blízkosti stavby a dále stanoven rozsah kácení. Kácena bude pouze mimolesní zeď v rozsahu záboru stavby. V SO 92-31-41 Terénní úpravy a příprava území, lokalita kolejiště Lobzy je zahrnuto provedení zatravnění ploch po rušených kolejích v kolejišti Lobzy.

SO 34-31-71.1 ŽST Plzeň hl.n., úprava stávajících komunikací

SO 92-31-71 Kolejiště Lobzy, úprava stávajících komunikací

Stavební objekty řeší úpravy stávajících cest a komunikací pro jejich využívání staveništní dopravou po dobu realizace stavby a jejich následné uvedení do původního stavu.

Před zahájením stavby bude za účasti zadavatele, zhotovitele a správce komunikací provedena pasportizace stávajícího stavu vozovek. Po ukončení stavby budou vozovky stavbou poškozené uvedeny do původního stavu a předány jejich správci.

Navržený rozsah úprav stávajících komunikací je v dokumentaci stanoven odborným odhadem s ohledem na předpokládaný způsob realizace stavby a na základě místních šetření v lokalitách výstavby.

## Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

### Pozemní objekty budov

SO 34-34-01 Novostavba Ústředního stávedla Plzeň

Objekt slouží pro umístění technologických provozů a zajišťuje provoz dráhy v oblasti uzlu Plzeň. V přízemí jsou umístěny následující prostory: 2 místnosti stávedlové ústředny, kabelové závěry, místnost baterií, sdělovací místnost, místnost DŘT, rozvodna R22kV a R4kV, transformátory, záložní dieselagregát, sklady, dílna, garáž pro 2 osobní vozidla a pomocné provozy včetně sociálního zázemí. V patře jsou umístěny kancelářské místnosti a dopravní kancelář opět včetně sociálního zázemí. V dopravní kanceláři se předpokládá 24 hodinový provoz, tedy ve 3 směnách. Objekt je dvoupodlažní, půdorysně zaujímá plochu 62,04m x 16,19m, výška objektu je 7,70m. Z hlediska statického se jedná o železobetonový skelet s vyzdívkami. Střecha je plochá z předpjatých panelů. Objekt je zateplen, fasádní plášť je kovový provětrávaný. Okna jsou navržena plastová, dveře hliníkové, vrata ocelová. Barva fasády je pojednána v odstínech světle a tmavě šedé.

SO 34-34-02 Novostavba garáže MUV

Stavebně architektonické řešení

Objekt slouží pro garážování a případné jednodušší opravy motorových kolejových vozidel na dráze. Půdorysně objekt zaujímá plochu 28,97m x 8,170m, výška objektu je 7,59m. Garáž je vybavena montážní jamou, v zázemí je dílna a sklad paliva, denní místnost pro zaměstnance, šatna a sociální zázemí. V objektu budou trvale pracovat 3 zaměstnanci vždy v 1 směně. Z hlediska statického se jedná o železobetonový skelet s vyzdívkami. Střecha je plochá z předpjatých panelů. Objekt je zateplen, fasádní plášť je kovový provětrávaný. Okna jsou navržena plastová, dveře hliníkové, vrata sekční. Barva fasády je pojednána v odstínech světle a tmavě šedé.

SO 34-34-03 Novostavba EPZ 2 v km 348,825

Novostavba EPZ 2 je navržena jako jednopodlažní nepodsklepený zděný objekt s plochou pultovou střechou. Půdorysné rozměry objektu jsou 29,96x4,21 m a výška po atiku činí 4,1 m oproti příjezdové komunikaci a 4,35 m oproti kolejišti. Budova je situovaná v km cca 348,825 v prostoru mezi novými kolejemi č. 5 a 106 před 4. nástupištěm podél příjezdové komunikace. Objekt slouží pro osazení silnoproudé technologie.

SO 34-34-04 Novostavba EPZ 1 a 3 v km 348,200

Jedná se o jednopodlažní nepodsklepený zděný objekt s plochou sedlovou střechou sloužící pro osazení silnoproudé technologie (společná rozvodna 1 a 3 kV, rozvodna 25 kV, stanoviště transformátoru). Půdorysné rozměry objektu jsou 11,71x7,71 m a výška po atiku činí 4,35 – 5,05 m dle konfigurace okolního terénu. Objekt

je umístěn na jednom z ramen trianglu ve směru na České Budějovice a Koterov v km 348,200 v prostoru mezi kolejemi C1 a 921.

#### SO 34-34-06 ŽST Plzeň hl.n., novostavba kiosku výpravčích

Stavebně architektonické řešení

Objekt slouží pro práci výpravčích vlaků. Půdorysně objekt zaujímá plochu 9,07m x 5,55m, výška objektu je 3,5m. V objektu je umístěna kancelář výpravčích, šatna, čajový kout a sociální zázemí. Počet zaměstnanců v 1 směně jsou 2 osoby. Provoz kiosku je 24 hodin denně ve 3 směnách. Z hlediska statického se jedná o zděnou budovu s plochou střechou. Objekt je zateplen, fasádní plášť je kovový provětrávaný. Okna jsou navržena dřevohliníková, dveře hliníkové. Barva fasády je pojednána v odstínech světle a tmavě šedé.

#### SO 34-34-09 ŽST Plzeň hl.n., stavební úpravy TS 22/0,4 kV

TS je zděná dvoupodlažní budova ve tvaru pravoúhlého lichoběžníku pocházející ze 2. poloviny. 70. let 20. století. Budova transformační stanice vstupní je situována v prostoru hlavního nádraží v km cca 349,250. Půdorysné rozměry jsou 11,30x 11,39x 7,70x 6,30 m, výška k atice činí 9,15 m nad okolní terén ze strany kolejíště a 5,85 m ze strany Železniční ulice. Stavební úpravy v TS jsou vyvolané výměnou starého technologického zařízení za nové. V přízemí dojde k výměně dieselagregátu a rozvaděčů, v prvním patře budou vyměněny transformátory a rozvaděče.

#### SO 34-34-10 ŽST Plzeň hl.n., stavební úpravy ve VB

Majitel: ČD a.s. V tomto objektu jsou řešeny některé oblasti půdorysu 1PP. Jsou to:

Oblast č. 1 - nové sociální zařízení.

V 1 PP výpravní budovy jsou umístěny jako přístavky v chodbě zavazadlového tunelu místnosti sloužící jako sklady a místnosti sociálního zařízení pro 2 zaměstnance. Tyto místnosti musí být z důvodu průchodnosti tunelu a z důvodu jeho rekonstrukce zrušeny a nahrazeny na jiném místě ve VB. Jako náhradní prostor pro přemístění výše uvedených místností byl určen majitelem objektu za souhlasu investora stavby bývalý sklad CO. Nová dispozice bude obsahovat místnosti: WC muži s předsíňkou, WC ženy s předsíňkou, šatna s výlevkou a sprchou a sklady. Sklad S1 (33,70m<sup>2</sup>) je určen pro ztráty a nálezy, sklad S2 (10,88 m<sup>2</sup>) je příruční sklad zaměstnanců. Příčky budou provedeny z keramických příčkových tl. 100 a 150 mm. V některých místnostech jsou navrženy podhledy. Bude vybourána stávající betonová podlaha a nahrazena novou vč. vodotěsné izolace a podkl. betonů.

#### SO 91-34-08 ŽST Plzeň hl.n., stanoviště pro provizorní ZZ

Do tohoto SO náleží připravit stanoviště pro provizorní ZZ tvořené kombi kontejnerem, což je objekt obsahující několik místností podle požadavků technologie.

#### **Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích**

##### SO 34-34-30.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupiště č.2

SO řeší rekonstrukci stávajícího historického zastřešení na nástupišti č. 2 (v současnosti 1. nástupiště) v návaznosti na výškovou úpravu nástupiště č.2 na normovou výšku 550 mm nad temenem kolejnice.

Přístřešek bude upraven, tak aby nezasahoval do normového průjezdného průřezu Z-GC.

Všechny sloupy budou posunuty směrem ke středu 2.nástupiště na vzdálenost 2150mm od hrany nástupiště k ose sloupu, tj. tak aby byla splněna podmínka čl. 4.5 ČSN 734959, který stanoví, že vzdálenost sloupů zastřešení od hrany nástupiště musí být min. 2m. Prostor podél soupravy musí být přehledný a musí být možná nakládka/vykládka vozíků pro invalidy.

Na pražském konci bude přístřešek zkrácen dle zastřešení na 3. nástupišti, které bude zkráceno z důvodu zúžení nástupiště.

Původní délka zastřešení 279,830m

Délka zastřešení po rekonstrukci 248,660m

V rámci rekonstrukce zastřešení budou repasovány litinové sloupy včetně hlavic a podélné ocelové průvlaky z profilu I280.

##### SO 34-34-31.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupiště č.3

SO řeší rekonstrukci stávajícího historického zastřešení na nástupišti č. 3 (v současnosti 2. nástupiště) v návaznosti na výškovou úpravu nástupiště č.3 na normovou výšku 550 mm nad temenem kolejnice.

Součástí SO je i repase tzv. příčné haly a demolice části zastřešení na 5. nástupišti.

Všechny sloupy podél koleje č.1b budou posunuty směrem k ose nástupiště na vzdálenost 1725mm od hrany nástupiště k ose sloupu, tj. tak aby byla splněna podmínka min 1,6m mezi lícem sloupu a nástupištní hranou. Prostor podél soupravy musí být přehledný a musí být možná nakládka/vykládka vozíků pro invalidy. Sloupy podél koleje č. 3 (tj. v jazykové části nástupiště) budou osazeny na původní pozice.

Na pražském konci bude přístřešek zkrácen z důvodu zúžení nástupiště.

Původní délka zastřešení 322,800m

Délka zastřešení po rekonstrukci 266,565m

V rámci rekonstrukce zastřešení budou repasovány litinové sloupky včetně hlavic a podélné ocelové průvlaky z profilu I280.

Repase příčné haly tj. obloukového zastřešení bude probíhat na místě. Dojde pouze odstranění střešního pláště tj. hladkého falcovaného plechu, dřevěného bednění a trapézových plechů na "křídlech". Kce bude provizorně staticky podepřena. Patky zasažené korozí budou odřezány a nahrazeny replikami. Proběhne kompletní repase ocel. kce včetně nátěru.

V rámci 1.stavby bude rovněž odstraněno cca 50m zastřešení 5.nástupiště na pražském zhlaví.

SO 34-34-32.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení přednádraží – sever

V rámci tohoto objektu je řešena repase stávajícího přístřešku v prostoru přednádraží. Délka přístřešku je 27,3 m, šířka přístřešku je 6,5 m, výška přístřešku je cca 4,0 m. Přístřešek je litinový, nýtovaný s jednou řadou sloupků nesoucích průvlak, z druhé strany osazené na opěrné stěně. Stávající krytina je z VSŽ plechů, někde ze sklolaminátových trapézových plechů.

Stávající přístřešek bude sнесен, rozebrán, repasován a znovu osazen na stávající základy. Jednotlivé prvky budou otrýskány, žárově pozinkovány a opatřeny ochrannými nátěry dle předpisu ČD S 5/4. Přístřešek bude opatřen novou krytinou z hladkého plechu kladeného na nové dřevěné bednění. Mezi plechovou krytinou a bedněním bude provedena nová hydroizolace. Veškeré klempířské prvky budou nahrazeny novými z TiZn plechu.

SO 34-34-34 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.4

V rámci tohoto objektu je řešeno nové zastřešení nástupiště č.4. Zastřešení nástupiště zároveň plní funkci zastřešení výstupu z podchodu na nástupiště. Nový přístřešek bude vyroben jako tvarová replika stávajících přístřešků v novodobém pojetí. Zastřešení nástupiště bude atypické ve tvaru oblouku se dvěma řadami sloupů, které nesou podélné příhradové vazníky s vyloženými střešními nosníky. Délka přístřešku je 91,7 m, šířka přístřešku je 13,5 m, výška přístřešku je cca 6,65 m. Zastřešení je orientováno na osu nástupiště. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průjezdný profil. Pod středovým obloukem přístřešku se mezi sloupky počítá s průjezdem požárního vozidla s výškou 4,1 m. Na celém nástupišti bude dodržena minimální podchodná výška 2,75 m od úrovně nástupiště. Základy přístřešku jsou plošné železobetonové základové patky. V prostoru podchodu budou sloupky přístřešku založeny na obvodových stěnách schodiště.

SO 34-34-35 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.1

V rámci tohoto objektu je řešeno nové zastřešení nástupiště č.1. Zastřešení nástupiště zároveň plní funkci zastřešení výstupů z podchodů na nástupiště. Nový přístřešek bude vyroben jako tvarová replika stávajících přístřešků v novodobém pojetí. Zastřešení nástupiště bude atypické ve tvaru W se dvěma řadami sloupů, které nesou podélné vaznice s vyloženými střešními nosníky. Délka přístřešku je 218,6 m, šířka přístřešku je 10,9 m, výška přístřešku je cca 5,2 m. Zastřešení je orientováno na osu nástupiště. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průjezdný profil. Na celém nástupišti bude dodržena minimální podchodná výška 2,75 m od úrovně nástupiště.

## **Orientační systém**

SO 34-34-20.1 ŽST Plzeň hl.n., orientační systém

Objekt zahrnuje vytvoření nového orientačního systému v žst. Plzeň hlavní nádraží.

## **Demolice**

SO 34-34-60.1 ŽST Plzeň hl.n., demolice

SO 92-34-60 Kolejiště Lobzy, demolice

K demolici jsou určeny objekty, které jsou v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením a s ním související infrastrukturou (tzn. objekty, které je třeba odstranit za účelem uvolnění plochy pro výstavbu nových objektů).

Jedná se zejména o drobné stavby jako např. BD v ul. Ostruhová a Cvokařská, nebo objekty pracoviště DKV – STP a dopravního pavilonu na stávajícím nástupišti 2a (nové 4. Nástupiště), ale jsou zde třeba i kabelové domky, buňky, kiosky, maringotky, apod.

K výskytu nebezpečných mat. (např. azbest) je zpracováván průzkum.

Demolice bude probíhat standardním postupem bourání od střechy po základy.

S odpady se bude nakládat dle předpisu.

## **Vnější vybavení budov**

SO 34-34-70 ŽST Plzeň hl.n., úprava oplocení

Jedná se o demolici oplocení u Trianglu v km 108,800, parcelní číslo 5601/51. Stávající oplocení bude rozebráno a odvezeno na skládku včetně základů. Po zdemolovaném objektu demolice č. 58 – kabelový domek 4 v km 348,400 bude nové oplocení navazovat na stávající ve stejném rastru a vzhledu.

## Trakční a energetická zařízení

### Trakční vedení

Úpravy trakčního vedení železničních drah jsou navrženy podle zadávacích podkladů a sledují úpravy železničního spodku a svršku. Dalším podkladem byly energetické výpočty a zhodnocení stávajícího trakčního vedení. Projekt je koordinován i s realizovanou stavbou „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK – 1. etapa“ a Modernizace úseku trati Rokycany – Plzeň. V uzlu Plzeň a navazujících elektrizovaných tratích je trakční proudová soustava jednofázová střídavá AC s napětím 25kV 50Hz.

Stávající trakční vedení je v provozu od roku 1968 v původním stavu s některými pozdějšími zásahy při realizaci navazujících elektrizací tratí a při stavbách závěsných optických kabelů atd. Stav trakčního vedení odpovídá věku a technologickému způsobu provedení v době realizace. S ohledem na rozsah úprav železničního spodku a svršku, úprav mostních objektů a s ohledem na stáří a stav stávajícího trakčního vedení je nutné řešit nové trakční vedení v celém rozsahu úprav železničního svršku a spodku stavby.

Nové trakční vedení je navrženo podle vzorové dokumentace TV poslední verze. Návrh trakčního vedení vychází ze „Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě“ z předpisů a norem.

Elektrická trakční soustava AC 25 000 V, 50 Hz

#### SO 34-35-01.1 ŽST Plzeň hl.n., trakční vedení 1.část

Stavební objekt řeší úpravy trakčních vedení od elektrického dělení km 102,280 do km cca 103,680. Všechny stožáry a vodiče jsou navrženy nové. Je zde řešen přechodový stav ( km103,68) do stávajícího stavu u mostů nad ulicí Mikulášská. V nástupišti č. 3 budou ponechány stávající stožáry 285A a 287. Tyto budou odstraněny v navazující stavbě. Silniční nadjezd v km 109,396 má dostatečnou výšku a nijak neomezuje TV.

#### SO 34-35-02.1 ŽST Plzeň hl.n., trakční vedení 2.část

Stavební objekt řeší úpravy trakčních vedení od elektrického dělení km 348,620 do konce kolejových úprav obvodu osobního nádraží km cca 348,900. Všechny stožáry a vodiče jsou navrženy nové (mimo stožárů DKV). Je zde řešen přechodový stav s ohledem na navazující 2.stavbu. V nástupišti č. 3,4 jsou ponechány stávající stožáry. Provizorní stožár č.326A bude nahrazen novým řešením v 2. stavbě. Kotva K326C pro stávající stožár 108 je navržena do doby výstavby nového kotevního stožáru č.326B. Silniční nadjezd v km 348,820 má dostatečnou výšku a nijak neomezuje TV.

#### SO 34-35-03 ŽST Plzeň hl.n., připojení transf. na trakční vedení

Stavební objekt řeší připojení nových transformátorů EPZ, EOY a UNZ na trakční vedení v kolejišti žst.Plzeň v rozsahu úprav trakčního vedení – celkem 11 připojení podle schématu.

#### SO 34-35-04 ŽST Plzeň hl.n., SpS POL, připojení na trakční vedení

Stavební objekt řeší připojení na trakční vedení nově umístěné spínací stanice, která slouží pro napájení TV kolejí č. 35, 25a, 27a depa DKV. Nové situování mezi kolejemi č.21g-23a bylo projednáno se zástupcem DKV. Stávající SpS se nachází mezi stávajícími kolejemi 8d-17 žkm 348,400 žst.Plzeň, kde je v kolizi s novou polohou koleje č.202 a proto bude stávající SpS POL demontována. Přemístění technologie SpS je řešeno v PS. 34-23-14.2.

#### SO 34-35-30.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy ZOK SŽDC

Stavební objekt řeší úpravy závěsného optického kabelu umístěného na stávajících podpěrách trakčních vedení v úseku od km 108,400- km108,800. Rozsah úprav ZOK je odvozen ze stavebních postupů realizace nových stožárů TV, které se mohou dostat do kolize s uvedeným kabelem. Po realizaci této stavby bude kabel ZOK nahrazen OK kabelem uloženým v zemi. Vlastníkem kabelu je SŽDC.

#### SO 34-35-31.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy ZOK ČDT

Stavební objekt řeší úpravy závěsného optického kabelu umístěného na stávajících podpěrách trakčních vedení v úseku od km ~347,300- km349,080 a km 1,503-109,670. Rozsah úprav ZOK je odvozen ze stavebních postupů realizace nových stožárů TV, které se mohou dostat do kolize s uvedeným kabelem. Po realizaci této stavby bude kabel ZOK nahrazen OK kabelem uloženým v zemi. Vlastníkem kabelu je ČD-T.

#### SO 91-35-01.1 Plzeň seřaďovací nádraží, trakční vedení

Stavební objekt řeší úpravy trakčních vedení od mechanických dělení v km cca 1,233 do konce kolejových úprav cca v km 2,200. Stožáry, kde se provádí rekonstrukce celé kolejové skupiny jsou navrženy nové. Kde se provádí pouze částečná úprava kolejiště jsou zachovány stávající brány (4 ks). Vodiče jsou navrženy nové do polohy děličů v km 1,910, kromě koleje č. 931, kde se výměna vodičů provádí až do stávajícího mechanického dělení u nově navržené spojky v km 2,115.

#### SO 92-35-01 Kolejiště Lobzy, trakční vedení

Stavební objekt řeší úpravy trakčních vedení od elektrického dělení km 347,170 do elektrického dělení km 348,620 dále úpravy TV kolejových skupin Lobzy (tj. rekonstrukce stávajícího TV koleji sudé 22d-28d a sudé 30-40 za nové nad novými kolejemi č. C1 – C6 a sudé 204-212, dále TV nových kolejových spojek č.1-4. Všechny stožáry a vodiče jsou navrženy nové, kromě stožárů stávajícího el.dělení směrem na České Budějovice (km 347,200) a stožáru pro odtah (stáv.č.35B – nově 231A).

### **Ohřev výměn**

SO 34-36-03.1 ŽST Plzeň hl.n., EOv

V rámci stavby je na novém kolejišti navržen elektrický ohřev výhybek za účelem zajištění sjízdnosti hlavních a předjízdových vlakových cest.

Napájení EOv je uvažováno z trakčního vedení 25kV 50Hz pomocí transformoven osazených v aluzinkových domcích. Vzhledem k rozsahu kolejiště a počtu vyhřívaných výhybek, výkonu typové řady transformátorů určených pro EOv bude v ŽST. Plzeň hl.n. instalováno celkem 4ks transformoven TS1, TS2, TS3, TS4 a 3ks podružných rozvaděčů.

SO 91-36-04.1 Plzeň seřaďovací nádraží, EOv

Napájení EOv je uvažováno z trakčního vedení 25kV 50Hz pomocí transformovny TS8, která je osazena v aluzinkovém domku. Vzhledem k rozsahu kolejiště bude ještě v kolejišti osazen podružný rozvaděč R8.1 EOv.

SO 92-36-03 Kolejiště Lobzy, EOv

Napájení EOv je uvažováno z trakčního vedení 25kV 50Hz pomocí transformoven osazených v aluzinkových domcích. Vzhledem k rozsahu kolejiště a počtu vyhřívaných výhybek, výkonu typové řady transformátorů určených pro EOv bude v ŽST. Plzeň hl.n. instalováno celkem 2ks transformoven TS6, TS7 a 1ks podružného h rozvaděče. Pro napájení SZZ v Ústředním stavědle bude instalována samostatná transformovna TS5.

### **Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)**

SO 34-36-06 EPZ 1 a 3 v km 348,200, přípojka nn

Napájení vlastní spotřeby objektu EPZ se zajišťuje z rozvaděče NN situovaného v Ústředním stavědle osazeného v rámci PS 34-23-22. Napájecí kabel je navržen typu CYKY-J 4x35mm<sup>2</sup>.

SO 34-36-07 EPZ 1 a 3 v km 348,200, kabelový rozvod

V obvodu lobežského kolejiště vybudován nový objekt EPZ. Celkem bude v kolejišti instalováno 8ks předtápěcích stojanů (součást PS 34-23-10). Vlakové soupravy se na předtápěcí stojan připojí pomocí kabelu se zástrčkou délky 7m uložené v držácích stojanu

SO 34-36-08 EPZ 2 v km 348,825, přípojka nn

Napájení vlastní spotřeby objektu EPZ se zajišťuje z rozvaděče NN rekonstruovaného TS 22/0,4 kV Plzeň hl.n.

SO 34-36-09.1 EPZ 2 v km 348,825, kabelový rozvod

V současné době jsou v Žst. Plzeň dva objekty EPZ. Objekt EPZ u Šumavské ulice se překládá se provizorně překládá v rámci stavby „Plzeň, průjezd uzlem ve směru III. TŽK, 1.etapa“ z důvodu kolize s novým podchodem pro pěší propojující ulici Železniční a Šumavskou. Druhý objekt EPZ bude dotčen výstavbou 4. nástupiště. Předtápěcí stojany napájené z tohoto objektu EPZ budou zrušeny lokalitě 1. stavby a v lokalitě stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba os. nádraží, mosty Mikulášská“ se provizorně ponechají 2ks předtápěcích stojanů do doby realizace 2. stavby, kdy se nahradí novými.

Stávající ponechané předtápěcí stojany ponechané do 2. stavby: předtápěcí stojan č.6 – nové číslování č.11

Stávající ponechané předtápěcí stojany ponechané do 2. stavby: předtápěcí stojan č.5 – nové číslování č.12

V rámci předmětné stavby bude obvodu žst. Plzeň hl.n. instalováno pro el. vytápění vlakových souprav instalováno celkem 12 ks předtápěcích stojanů vč. 2ks stávajících stojanů.

### **Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO**

SO 34-36-01 ŽST Plzeň hl.n., přeložky kabelů nn ČD a.s.

V současné době je odběr stavědla Radbuza zajištěn dvěma kabely, které jsou napojeny v rozvaděči NN vstupní transformovny 22/0,4kV v Žst. Plzeň hl.n.. Z TS 22/0,4kV je kabelová trasa vedena ve výkopu ke vstupní šachtě, která je napojena na průchozí kanál pod kolejemi. Průchozí kanál navazuje na zavazadlový tunel, kde jsou kabely uloženy v podlaze v kabelovém kanálu. Z důvodu rekonstrukce severní části zavazadlového tunelu budou napájecí kabely dotčeny. Z těchto důvodů je nutné řešit přeložku, aby bylo zachováno napájení stavědla Radbuza.

Nová kabelová trasa přeložených kabelů bude situována v jižní části kolejíště. Z důvodu rekonstrukce vstupní TS 22/0,4kV se kabely připojí nejprve do provizorní blokované transformovny TS20,4kV (součást PS 34-23-01) a po ukončení rekonstrukce se připojí do rozvaděče NN vstupní TS 22/0,4kV.

Mezi kolejemi 14-16 se v rámci stavby „Plzeň, průjezd uzlem ve směru III. TŽK, 1. etapa“ osadí kabelový pilíř (řeší stavební připravenost). Do kabel. pilíře se napojí nové kabely, které se naspojí na stávající nedotčené kabely v severní části kolejíště (původně napájely stavědlo Radbuza). Tím bude zachováno napájení kabelového pilíře do doby realizace stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba os. nádraží, mosty Mikulášská“. Současně se ze vstupní TS 22/0,4kV položí 2ks kabelů nově budovaným kabelovodem až k novému kabelovému pilíři (osazen mezi kolejemi 14 -16). U kabelové pilíře se tyto kabely ponechají stočeny s rezervou ve výkopu do doby realizace stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba os. nádraží, mosty Mikulášská“, kdy se přepojí do kabelové pilíře.

Z kabelového pilíře bude zajištěno napájení stavědla Radbuza než se zruší ve stavbě „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba os. nádraží, mosty Mikulášská“ na konci 1. stavebního postupu.

#### SO 34-36-02.1 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení

Z důvodu modernizace kolejíště a souvisejícího porušení rozvodu nn a osvětlení je nutné provést obnovu osvětlení kolejíště a nástupišť včetně vybudování nového kabelového rozvodu nn a osvětlení.

Osvětlení kolejíště a nástupišť bude provedeno dle ČSN EN 12 464-2 a protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu E11. Osvětlení kolejíště bude provedeno pomocí svítidel umístěných na trakčních stožárech.

#### SO 34-36-04.1 ŽST Plzeň hl.n., DOÚO

Z důvodu modernizace kolejíště, trakce a souvisejícího porušení rozvodu DOÚO bude v žst. Plzeň hl. n. obnoven kabelový rozvod ovládacích kabelů DOÚO. Ve stanici bude celkem ovládáno 40 motorických pohonů úsekových odpojovačů. Ovládání ÚO bude 5-vodičové. Ovládání bude provedeno z rozvodny nn ústředního stavědla, kde bude provedena instalace 5 ovládacích pultů pro celkem 68 odpojovačů. Na volné pozice ovládacích pultů budou připojeny odpojovače kolejíště Lobzy, odpojovače situované na seřaďovacím nádraží a odpojovače instalované během 2. stavby přestavby stanice. Kabelová rýha zřízená v rámci tohoto SO bude použita i pro kabely nn, osvětlení a EOv.

#### SO 34-36-14 Železniční most v ev. km 109,663 trati Praha – Plzeň, osvětlení

SO 34-36-14 řeší návrh osvětlení zavazadlového tunelu v rámci stavby „Uzel Plzeň 1. stavba“. Osvětlení prostor bude provedeno pomocí zářivkových svítidel v provedení tř. II a výkonu 1x36W (17ks), 2x36W (1ks). Montáž bude provedena na stěnu na straně u výtahů. Na protější straně je předpoklad instalace na závěsy, které budou použity pro uchycení budoucí VZT, která se bude řešit v rámci „Uzel Plzeň, 2. stavba“. Dojde k instalaci nouzových svítidel 1x8W (4ks) s dobou nouzového chodu 3h. Celkový předpokládaný příkon je 720W.

#### SO 34-36-18 ŽST Plzeň hl.n., úpravy kabelového rozvodu 22kV ČD a.s.

V rámci výše uvedené stavby je navržena nová podružná transformovna SŽDC 22/0,4kV, která bude situována v novém Ústředním stavědle v „Trianglu“. Tento stavební objekt řeší přípojku 22kV pro nově budovanou transformovnu. Přípojka se provede z rekonstruované transformovny 22/0,4kV Plzeň hl.n., která je situována pod opěrnou zdí ul. Železniční zhruba naproti VB. Napájecí kabel se napojí v poli rozvaděče 22kV – vývod 1 TS Triangl. Napájecí kabel z TS 22/0,4kV Plzeň hl.n. zaústí do samostatného výkopu a kabelová trasa je situována v souběhu s nově budovaným kabelovodem dále vně koleje č.29a. V km 348,150 odbočí směrem ke koleji č.207 a podél této koleje se kabel uloží až do km 348,354. V km 348,354 napájecí kabel podejde kolejíště v chráničce založené na budoucí stav kolejíště a dále se uloží ve výkopu a bude veden do rozvodny VN v ústředním stavědle, kde se ukončí v rozvaděči 22kV v poli „P1“.

#### SO 91-36-02.1 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení

Z důvodu modernizace kolejíště a souvisejícího porušení rozvodu nn a osvětlení je nutné provést obnovu osvětlení kolejíště včetně vybudování nového kabelového rozvodu nn a osvětlení. Osvětlení kolejíště bude provedeno dle ČSN EN 12 464-2 a protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu E11. Osvětlení kolejíště bude provedeno pomocí svítidel umístěných na trakčních stožárech. Osvětlení bude ovládáno jednak automaticky podle navoleného režimu, jednak místně z ústředního stavědla pomocí multifunkčního ovládacího pultu. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvodny nn ústředního stavědla.

#### SO 91-36-03.1 Plzeň seřaďovací nádraží, DOÚO

Z důvodu modernizace kolejíště, trakce a souvisejícího porušení rozvodu DOÚO bude v žst. Plzeň, seřaďovací nádraží obnoven částečně kabelový rozvod ovládacích kabelů DOÚO. Ve stanici bude v rámci stavby zřízeno dálkově ovládání na 6 úsekových odpojovačů. Ovládání ÚO bude 5-vodičové. Ovládání bude provedeno z rozvodny nn ústředního stavědla, kde bude v rámci SO 34-36-04.1 provedena instalace ovládacích pultů DOÚO. Kabelová rýha zřízená v rámci tohoto SO bude použita i pro kabely nn, osvětlení a EOv.

#### SO 92-36-01 Kolejíště Lobzy, úprava rozvodu nn a osvětlení

Z důvodu modernizace kolejí a souvisejícího porušení rozvodu nn a osvětlení je nutné provést obnovu osvětlení kolejí včetně vybudování nového kabelového rozvodu nn a osvětlení.

Osvětlení kolejí bude provedeno dle ČSN EN 12 464-2 a protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu E11. Osvětlení kolejí bude provedeno jednak pomocí 11 nových osvětlovacích věží a jednak pomocí svítidel umístěných na trakčních stožárech. Osvětlení bude ovládáno jednak automaticky podle navoleného režimu, jednak místně z ústředního stavědla pomocí multifunkčního ovládacího pultu. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvodny nn ústředního stavědla.

#### SO 92-36-02 Kolejové stavení Lobzy, DOÚO

Z důvodu modernizace kolejí, trakce a souvisejícího porušení rozvodu DOÚO bude na kolejích Lobzy obnoven kabelový rozvod ovládacích kabelů DOÚO. V kolejích bude v rámci stavby zřízeno dálkové ovládání na 11 úsekových odpojovačů. Ovládání ÚO bude 5-vodičové. Ovládání bude provedeno z rozvodny nn ústředního stavědla, kde bude v rámci SO 34-36-04.1 provedena instalace ovládacích pultů DOÚO. Kabelová řízení zřízená v rámci tohoto SO bude použita i pro kabely nn, osvětlení a EOV.

### Ukolejňování vodivých konstrukcí

SO 34-35-20.1 ŽST Plzeň hl.n., ukolejňování vodivých konstrukcí 1.část

SO 34-35-21.1 ŽST Plzeň hl.n., ukolejňování vodivých konstrukcí 2.část

SO 91-35-20.1 Plzeň seřadovací nádraží, ukolejňování vodivých konstrukcí

SO 92-35-20 Kolejové stavení Lobzy, ukolejňování vodivých konstrukcí

SO 93-35-20.1 Plzeň hl.n. - Plzeň Koterov, ukolejňování vodivých konstrukcí

Předmětem řešení SO ukolejňování je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí. Ve stávajícím stavu je ochrana konstrukcí řešena ukolejňováním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejňování demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejňováním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejňování bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejňování stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejňování a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordináčním schématu ukolejňování a trakčních propojení (KSUaTP), které je obsahem jednotlivých SO.

### Změny v objektové skladbě

Oproti přípravné dokumentaci došlo v dokumentaci projektu stavby k úpravě objektové skladby. Tyto změny byla vyvolány zejména rozdělením přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň“ na projekty dílčích staveb uzlu Plzeň.

### Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru stavení a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“ (investor SŽDC s.o.) v realizaci
- „Modernizace úseku Rokycany – Plzeň“ (investor SŽDC s.o.) ve stadiu předání stavení
- „Přestupní uzel Plzeň Hlavní nádraží Plzeň/Šumavská - autobusový terminál“ (investor město Plzeň) stádium PD
- „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, mosty Mikulášská“ (investor SŽDC s.o.) stádium PD
- „Silnice I/20“ (investor ŘSD) stavba řeší přeložku silnice I/20 do nové stopy mimo centrum města – stádium studií.

## VI. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Přestavba železniční stanice Plzeň Hl.nádraží se odehrává v rozsahu stávajícího kolejí, dochází však k úplné přestavbě pražského zhlaví a střední části stanice, dále části seřadovacího nádraží a lobezských kolejí. V rámci stavby budou vybudovány čtyři nová ostrovní nástupiště s přístupem z podchodu vybudovaného v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“, který propojuje ul. Železniční a Šumavská. Je navržen nový železniční svršek a spodek včetně spodních staveb ( mostů, opěrných a zárubních zdí a nového podchodu na pražském zhlaví ), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních technologických objektů. Zapojení provozovaných vleček je zachováno.

V ŽST Plzeň Hl.n. bude vybudován nový podchod s přístupem na nástupiště prostřednictvím výtahů a schodišť. Nové ostrovní nástupiště č.I je navrženo mezi k. č. 6 a 8 v délce 300 m, rekonstruované nástupiště č.II mezi k.č. 2 a 4 délky 400 m, rekonstruované nástupiště č. IV mezi kolejemi č.106 a 5 délky 120m. Dále

budou realizovány pozemní a inženýrské objekty, zejména nová technologická budova ústředního stavědla „Triangl“, rekonstrukce stávající VB a repase stávajících přístřešků. V rámci stavby je navržen nový systém odvodnění kolejí formou trativodů a vsakovacích žebířů, je navržena nová kanalizace.

Vyměněno bude trakční vedení včetně stávajících stožárů. Nově bude položena většina kabelových tras, přeloženy budou dotčené drážní i mimodrážní inženýrské sítě. Bude modernizováno stávající zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně dispečerské řídicí techniky. Modernizací projde i stávající osvětlení a rozhlas, bude zřízen nový informační systém.

### **Postupné uvádění do provozu**

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora předpokládáno **2014** a dokončení stavby **2016**. V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

Během přípravy stavby je třeba respektovat požadavky odborů životního prostředí, jedná se zejména o ochranu okrajových částí vegetace podél obvodu stavby, využití vegetačního období pro kácení apod.

### **Realizace stavby je rozdělena do 9 stavebních postupů:**

**SP č.1** - výstavba lobežských kolejí č. 201 a 202 s napojením do staničních kolejí 101 (st.č.19), 102 (st.č.17) a 104 jižního zhlaví osobního nádraží. Nově položené výhybky budou uzamčeny do přímého směru. Zahájení výstavby budovy ústředního stavědla, budov EPZ v osobním nádraží a v lobežském kolejišti, zahájena výstavba komunikací a zdí v trianglu. V provozu stávající zab. zařízení. Na konci postupu provoz po stávajících kolejích kromě vyloučených kolejí st.č. 9,11,13 a n.č.104. Po nových kolejích č. 101 a 102 provoz jen do kolejí st.č.17 a 19.

**SP č.2** – realizuje se oblast trianglu, pokračuje výstavba ústředního stavědla včetně technologického vybavení, staví se lobežského kolejiště a střední část osobního nádraží (kusé koleje u nástupišť a hlavní průjezdné koleje č. 0 a 1). Před začátkem postupu č.2a musí být dokončena a zprovozněna budova centrálního stavědla SO 34-34-01, bude dokončen kabelovod, aby bylo možné na konci postupu nové kolejiště obsluhovat z definitivního zab. zařízení. Bude dokončena budova EPZ SO 34-34-03 a zprovozněno předtápěcí zařízení v novém kolejišti. Bude dokončena úprava stávající trafostanice včetně technologie a trafostanice ústředního stavědla.

**SP č.2a** - na konci postupu, po zprovoznění ústředního stavědla definitivní zapojení lobežského kolejiště do 2. TK ve směru na ČB.

#### **TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA, ZIMA 2014/2015**

**SP č.3** – dokončení liché skupiny kolejí osobního nádraží, včetně zapojení lobežského kolejiště do 1. TK ve směru ČB. Na konci postupu rovněž zprovozněna vlečka MOVO Plzeň. V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení souběžně s novým zabezpečovacím zařízením.

**SP č.4** - výstavba nové staniční koleje č. 1 položené v postupu č.2 do traťové koleje směr Praha, sanace mostu po kolejí. V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení souběžně s novým zabezpečovacím zařízením. Na konci postupu aktivace MPZZ seřaďovacího nádraží.

**SP č.5** - výstavba druhé traťové koleje směr Praha včetně zhlaví seřaďovacího nádraží a koleje směr Žatec. Sanace mostu přes ul. U Prazdroje a ul. Jateční. Během postupu NAD na Žatec. Na seřaďovacím nádraží v provozu pouze manipulační koleje. Na konci postupu bude dokončen i stavební post. č.6. V průběhu stavebního postupu bude v provozu definitivní podoba zabezpečovacího zařízení po 1. stavbě Uzlu Plzeň s vyloučením dosud nerealizovaných částí kolejiště

**SP č.6** – dokončen současně se stavebního postupem č. 5, budou položeny nové výhybky č. 322, 499, 325 a a326b. V průběhu stavebního postupu bude v provozu definitivní podoba zabezpečovacího zařízení po 1. stavbě Uzlu Plzeň s vyloučením dosud nerealizovaných částí kolejiště.

**SP č.7** – dokončení prací na zhlaví seřaďovacího nádraží – nové výhybky č. 498, 323 a a324b. V průběhu stavebního postupu bude v provozu definitivní podoba zabezpečovacího zařízení po 1. stavbě Uzlu Plzeň s vyloučením dosud nerealizovaných částí kolejiště.

**SP č.8** – výstavba severní části osobního nádraží s napojením na seřaďovací nádraží včetně umělých staveb podchodu a zavazadlového tunelu. Pro směr Klatovy v provozu dvě provizorní nástupiště u kusých kolejí st.č. 16 a 24 s přístupem z ulice Šumavská. Na konci stavebního postupu bude na novou část kolejiště rozšířeno nové zabezpečovací zařízení.

**SP č.9** – Snesení provizorních nástupišť a dokončení železničního spodku a svršku kolejí n.č. 12 a 20. V provozu kompletní definitivní zabezpečovací zařízení po 1. stavbě Uzlu Plzeň.

### **Požadavky na výluky veřejné dopravy**

#### **Železnice**

##### **Úplné vyloučení provozu a NAD**

Jsou navrženy:

- 4h úplné noční výluky železničního provozu z titulu montáže bran trakčního vedení, podbíjení kolejových spojek a zřízení provizorního pažení.

Zastaven je provoz do teplárny na 10 dní ve stavebním postupu č.7 a vlečce MOVO na 45 dní ve stavebním postupu č.3.

Ve stavebním postupu č. 2 při výluce stavědla Radbuza a St.2 budou osobní vlaky Plzeň – Klatovy v úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Valcha nahrazeny výlukovými autobusy. Os Plzeň hl.n. – Žatec budou v úseku Třemošná u Plzně – Plzeň hl.n. nahrazeny výlukovými autobusy.

Ve stavebním postupu č. 5 je zavedena náhradní autobusová doprava směr Žatec na dobu 46 dní (45 dní SP č.5 a 1 den SP.č 4 z titulu úprav vnějších prvků zab. zař.) rychlíky a osobní vlaky v Třemošné u Plzně.

##### **Krátkodobé vyloučení provozu:**

Krátkodobé 6h výluky v provozu pro objekty trakčního vedení – výstavba TS, regulace a montáž TV.  
2-4h denní výluky pro přepínání kabelů zab. zař., podbíjení kolejových spojek a regulace TV

#### **Silnice**

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdné trasy předpisově označeny. Dopravní značení a označení výjezdů/vjezdů na stavbu řeší část dokumentace B.08. – Dopravní opatření.

Před samotnou výstavbou násypové tělesa přeložky v trianglu, bude v přípravných pracích vybudována příjezdová komunikace k pozemku č.p. 5601/6 k.ú. Plzeň 4 a to včetně souvisejících úhlových zdí. Teprve následně bude možné stávající příjezdovou komunikaci zrušit. V místě nového rozdělení komunikace bude úhlová zeď budována po částech tak, aby byl umožněn příjezd do areálu.

- Ke konci odevzdání dokumentace byl projektant upozorněn ze strany investora na možnost, že nebude možné v přípravných pracích zdemolovat pozemní objekty v oblasti trianglu z důvodu protahujícího se jednání s vlastníkem budovy na pozemku č.p. 2382 v k.ú. Plzeň 4 a požádán o návrh opatření, která by zohlednila posun demolice pozemních objektů až v druhé polovině roku 2014.
  - **Pouze a jen v případě,** že tato situace nastane, bude násypové těleso včetně přeložky komunikace a koleje č. 922a realizováno na konci druhého stavebního postupu s možným přesahem do začátku roku 2015 s dokončením nejpozději současně se stavebním postupem č.3.

Toto mimořádné řešení projedná zhotovitel s generálním projektantem, investorem, dotčenými drážními složkami a orgány státní správy, neboť bude třeba po projektové stránce upravit navržená řešení navazujících SO a PS.

#### **Rušené přejezdy**

Projekt stavby řeší stávající stav křížení komunikací s drahou v místě trianglu a přístupové cesty pro HZS přes lichou skupinu kolejí. Přestože se nejedná o oficiální přejezdy (nejsou nikde vedeny) stavební postupy tento stávající stav zohledňují a nezhoršují ho. Na konci stavby bude v lokalitě trianglu zřízen nový přejezd pro HZS a obsluhu zajišťující do lobežského kolejiště, stávající křížení přes lichou skupinu zajišťující zásobování výpravní budovy bude ponecháno a řešeno až v druhé stavbě.

#### **Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou**

**Během sanace mostu SO 34-38-01 v ulici Jateční.**

Během výstavby bude omezen provoz pěších v ul. Jateční při sanaci mostu SO 34-38-01. Pro sanaci spodní stavby je navržen zábor v šířce 2 m pro lešení podél spodní stavby a křídel, tzn. chodníky + cca 1 m komunikace - vždy sanace jedné opěry cca 1 měsíc, 2 provizorní přechody pro chodce, NK zespodu bude prováděna ze zavěšeného lešení se zachováním cca 5.5 m podjezdné výšky a 7.2m šířky na komunikaci. Provoz pěších bude zajištěn střídavě podél opěr. Během práce bude lešení zaplntováno – krytí chodníku.

#### **Během sanace mostu SO 34-38-034 v ulici U Prazdroje.**

Po dobu omezení šířky jízdních pruhů probíhají práce související se sanací a výměnou ložisek, úpravami úložných prahů, výměnou odvodnění, úpravou piliřového podepření ve tvaru V, úpravami hlavice piliřové stěny, protikorozi ochranou nosné konstrukce a sanací povrchů betonových konstrukcí. Jedná se o sled stavebních technologií, který bude koordinován a jeho výsledná podoba bude stanovena vybraným uchazečem na základě použitých technologií a definitivního postupu prací, který může být odchylný od předloženého návrhu zpracovatele s ohledem na aktuální podmínky na stavbě. Toto dopravní omezení se týká i pěších na chodníku podél opěry O2 (plzeňské), kde bude průchozí prostor omezen (na šířku 1,25 m) podle probíhajících prací na části délky průchodu pod mostem. Ta část průchodu, kde budou probíhat práce, bude vždy opatřena ochrannou konstrukcí, zajišťující bezpečnost procházejících chodců.

Předpokládanému omezení provozu odpovídá návrh DIO, který se týká omezení šířky jízdních pruhů na komunikaci při zachování provozu ve všech jízdních pružích. Jízdní pruhy přilehlé k opěře (pilíři) mostu mají šířku 3,0 m a je v nich vedena i trolejbusová doprava (trakce trolejbusu zůstává ve stávající poloze), jízdní pruh přilehlý středovému pásu je zúžen na 2,75 m. Délku omezení s pohledem na postup prací lze případně zkracovat, definitivní řešení závisí na technologiích dodavatele a projednání DIO s PČR. V dokumentaci je DIO navržena na celou délku komunikace pod mostem, přechod do stávajícího šířkového uspořádání je řešen mimo půdorys mostu.

#### **Provoz pěších a cyklistické dopravy**

Během výstavby bude omezen provoz pěších v ul. Jateční při **sanaci mostu SO 34-38-01**.

Pro sanaci spodní stavby bude provoz pěších zajištěn střídavě podél opěr. Během práce bude lešení zaplntováno – krytí chodníku.

Přístup cestujících na provizorní nástupiště u k.č. 23 bude zajištěn z ul. Železniční přes stávající úrovně křížení. Přístup na provizorní nástupiště u kolejí st.č.24 a 16 ve stavebním postupu č.8 bude zajištěn z ul. Šumavská a dále přes provizorní přechod přes koleje st.č. 18-24, jež nebudou v provozu. Přístup cestujících na nádraží bude zajištěn z přednádražního prostoru a novým podchodem.

## **VII. PŘIPOMÍNKY**

Na základě závěrů projednání projektové dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v další přípravě a při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby musí být respektován schválený projekt stavby, dodrženy závazné kapacitní údaje a ukazatele a splněny připomínky posuzovacího a schvalovacího protokolu včetně expertizy sekce MD ČR k IZ.
2. Při realizaci stavby musí být splněny „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010. č.j. S501/2010 – OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 8 z 1.5.2013.
3. Před zahájením prací je nutno s vybraným zhotovitelem stavby dohodnout a konkretizovat rozsah potřebných výluk s ohledem na stavební postupy jednotlivých fází výstavby, dále je potřeba dohodnout postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D 7/2.
4. Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášek č. 243/96 Sb., č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje.
5. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“, tvořící přílohu č.6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravky a projektové dokumentace“ č. 1009/94 – O7 ze dne 22.12.1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1.9.2000, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 27.1.2003, platné od 1.3.2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.

6. Při realizaci stavby je nutno dodržet požadavky na zajištění polohového a výškového zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí, geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti), na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č.j. 892/1998 – O7 ze dne 18.5.1998.
7. Zhotovitel vyhotoví před předáním realizovaného díla zadavateli veškerou dokumentaci, potřebnou pro zajištění přejímacího řízení. V rámci realizace bude pro jednotlivé stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ a UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
8. Při realizaci stavby je nutno respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska viz čl. III. Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, propadlých po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby, doložených v dokladové části, potřebných pro řádnou realizaci stavby.
9. V rámci realizace je zásadně nepřípustné měnit rozsah obsahové náplně stavby stanovený schváleným projektem stavby.
10. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení ve správě, nebo vlastnictví OR Plzeň, ČD Telematika, České Radiokomunikace, a.s., NETGAS4GAS, s.r.o., ČEZ Distribuce, a.s., ČEZ ICT Services, a.s., RWE Distribuční služby, s.r.o., Vodárna Plzeň, a.s., Mero ČR a.s., Vojenská ubytovací a stavební správa, Plzeňská energetika a.s., Telefónica Czech Republic, a.s., Čepro a.s., SUPTEL a.s., UPC Česká republika, a.s., GTS CZECH s.r.o., ČEPS a.s., SITEL s.r.o. a případně dalších organizací. Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby požádá o vytyčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky provádějící zemní práce s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Bude respektovat vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 73 6005 "Prostorové uspořádání sítí technického vybavení" (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 "Předpisy pro podzemní sdělovací vedení" a ČSN 34 1050 "Předpisy pro kladení silových elektrických vedení". Pokud dojde k obnažení kabelových vedení zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Při záhozu je třeba zhutnit zeminu a obnovit krytí obnažených zařízení včetně položení výstražné fólie. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení stavenišť, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy na veřejně přístupných místech musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob. V rámci realizace se provede vyhodnocení provedené protikoroze ochrany (PKO) a závěrečný protokol PKO, který bude zpracován ve smyslu ČSN EN ISO 12944-8, předpisu SŽDC S5/4 a předán Drážnímu úřadu v Plzni k vydání kolaudačního souhlasu.
11. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do řádného stavu, respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady, návrh konkrétních skládek dle jednotlivých kategorií odpadů a dokladovat nakládání s odpady při kolaudaci.
12. V rámci stavby musí být schváleno koordinační schéma ukolejnění (KSU) a trakčního propojení (TP).
13. Jelikož je trať elektrifikována jednofázovou trakční soustavou 25 kV AC, je nutno při realizaci stavby striktně dodržet veškeré platné normy týkající se staveb a prací v blízkosti elektrizovaných tratí.
14. Při realizaci stavby musí zhotovitel respektovat v projektu navržené a ve stavebním ověřené vedení tras. V opačném případě, zejména při změně tras, zejména obvod, zpracovat podklady pro uzavření smluv o smlouvách budoucích na zřízení věcných břemen, oddělovacích geometrických plánů pro převod pozemků resp. zřízení věcných břemen. Dále předjedná jejich uzavření a projednání územních rozhodnutí nebo územního souhlasu dle zákona 183/2006 Sb. s příslušnými stavebními úřady včetně nabytí právní moci pro všechny úseky trasy vedoucí mimo obvod dráhy, tzv. po pozemcích, které nejsou ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s. změnu stavby s Drážním úřadem.
15. Po realizaci stavby zhotovitel jako součást díla zajistí na vlastní náklady posouzení shody stavby pro subsystém infrastruktura dle TSI pro trať zařazenou do evropského železničního systému TEN-T.
16. Zhotovitel stavby zajistí veškeré podmínky pro zachování základních funkcí ŽST Plzeň hl.n. v odsouhlaseném rozsahu.

17. Při realizaci bude zajištěna koordinace s probíhajícími a připravovanými stavbami SŽDC, s.o. a případně jiných investorů.
18. Přípomínky uvedené v těchto bodech posuzovacího protokolu tvoří nedílnou součásti zadávací dokumentace na realizaci stavby.

## VIII. ZÁVĚR

Předložená přípravná dokumentace stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních" ve znění změny č. 1.s účinností od dne 1.4.2012.

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítě technického vybavení a v rámci organizací Českých drah a.s. a SŽDC s.o., s připomínkami, nebrání schválení a realizaci stavby.

Při realizaci stavby je potřebné respektovat připomínky, vzešlé z projednání, jakož i připomínky investora, uvedené v předcházející kapitole.

Na základě výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň, Stavební správy západ:

**a) doporučuje schválit**

projektovou dokumentaci projekt stavby:

**"Uzel Plzeň, 1.stavba přestavba pražského zhlaví"**

**b) doporučuje stanovit**

tyto závazné ukazatele stavby:

- celkové limitní náklady stavby
- kapacitní údaje

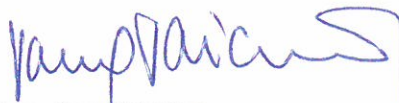
**c) doporučuje uložit**

splnění připomínek uvedených v bodech III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Václav Kůžel, č.t. 972 522 658, 725 888 006

V Plzni dne 29.srpna 2013

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(10)



Ing. Pavel Paidar  
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň  
Stavební správy západ