

AKTUALIZACE 05 / 2013

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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Generální projektant:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

-

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ	ING. PAVEL LANGER	ING. PAVEL LANGER	ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA - PŘESTAVBA
PRAŽSKÉHO ZHLAVÍ**

Číslo smlouvy:

12 190 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

31.5.2013

Číslo části:

A

A. Průvodní zpráva

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

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

A.1 Identifikační údaje

- A.1.1 Identifikační údaje stavby
- A.1.2 Identifikační údaje investora
- A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

A.2 Základní údaje o stavbě

- A.2.1 Údaje o umístění stavby
- A.2.1 Stručný popis stavby
- A.2.3 Projektované kapacity
- A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou
- A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

A.3 Přehled výchozích podkladů

- A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty :
- A.3.2 Změny v objektové skladbě
- A.3.3 Výchozí podklady :

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

- A.4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu
- A.4.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech
- A.4.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace

A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ

A.7 Přehled vlastníků případně správců hmotných investičních prostředků

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

A.9 Členění projektové dokumentace

A.10 Seznam provozních souborů a stavebních objektů

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

A.12 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

A.1 Identifikační údaje

A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název:	Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví
Stupeň projektu:	Projekt (dokumentace pro stavební povolení + realizaci stavby)
Datum zpracování:	05/2013 – dokončení dokumentace
Místo stavby:	Železniční stanice Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Obce s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzně
Katastrální území:	Bolevec, Plzeň, Plzeň 4
Charakter:	Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace

A.1.2 Identifikační údaje investora

Objednatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70 99 42 34
Kontaktní adresa:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Václav Kůžel

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	SUDOP Praha, a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25 79 33 49
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Pavel Langer, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, č. 0006990

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Dopravní a provoz.technolog.:	Ing. Tomáš Kafka
Železniční spodek a svršek:	Ing. Petr Mahdal
Mosty:	Ing. Tomáš Martínek
Nástupišť:	Ing. Petr Mahdal
Úrovňová křížení:	Ing. Tomáš Babica
Trubní vedení:	Ing. Monika Škardová
Komunikace:	p.Miroslav Funda
Zabezpečovací zařízení:	Ing.Jaroslav Dytrych
Sdělovací zařízení:	Ing. Martin Štrof
Silnoproudé vedení:	p.Jindřich Mašín
Trakční vedení:	Ing. Jiří Straka
Silnoproudá technologie:	Ing. Tomáš Franc
Pozemní stavby:	p. Jaroslav Soumar
Architektonické řešení:	Ing. arch. Tomáš Pechman
Geodetická dokumentace:	Ing. Zbyněk Smáha
Geotechnický průzkum:	Mgr. Jakub Hruška
Životní prostředí:	Ing.Tomáš Adam, Ing.Jitka Tobolová, Ing. Blanka Novotná
Inženýring:	p.Petr Utěšený
Pod zhotovitel dokumentace:	IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ řeší úpravy stávajících staveb a zařízení v prostoru dnešní železniční stanice Plzeň. Územně je stavba umístěna převážně na pozemcích v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s., neboť důsledně sleduje polohu dnešního kolejiště. Pouze v prostoru ulice Ostruhové dojde k vyosení spojovací koleje č.922 a k záboru pozemků ve vlastnictví třetích osob.

Pro zpracování dokumentace byly provedeny potřebné průzkumy a měření. Technické řešení stavebních úprav vychází z podrobného geodetického zaměření celé stavby. Úpravy železničního spodku, mostních objektů a výstavba nových provozních budov jsou navrženy na základě podrobného geotechnického průzkumu a to včetně stavbou dotčených stávajících budov.

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

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

Stavba svou náplní řeší komplexně úpravy všech potřebných staveb a zařízení potřebných k řádnému a bezpečnému provozování železniční trati. Splnění těchto požadavků není podmíněno existencí souvisejících nebo podmiňujících investic.

Termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti, z přepokládaného časového harmonogramu výstavby.

zahájení realizace stavby:	01.12.2013
konec realizace stavby:	30.11.2015

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Místo stavby:	Železniční stanice Plzeň hl.nádraží, Plzeň, Plzeňský kraj		
Obce s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzně		
Katastrální území:	Bolevec, Plzeň, Plzeň 4		
Kategorie dráhy:	celostátní		
Traťový 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

A.2.1 Stručný popis stavby :

Základní podkladem pro zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je přípravná dokumentace stavby „Uzel Plzeň“ zpracovaná v roce 2006. Celý „Uzel Plzeň“ byl následně, v rámci nutné etapizace takto rozsáhlé investice, rozdělen na 5 samostatných staveb. Rozsah těchto staveb byl vymezen v Investičních záměrech pro jednotlivé stavby, konkrétně Investiční záměr stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ byl zpracován v 11/2011. Cílem bylo vytvořit určité funkčně samostatné celky, které lze realizovat s vzájemným časovým odstupem. Tento časový odstup ale není podmínkou, takže jednotlivé stavby mohou splývat v jeden celek. Zároveň návrh etapizace umožnil i jistou variabilitu v pořadí realizace jednotlivých staveb.

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je prostorově vymezena úpravou kolejí 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 seřaďovacím nádražím a prostor Ústředního stavědla
- chebské zhlaví seřaďovacího nádraží a průjezd seřaďovacím 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 stavědla 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.

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 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

A.2.3 Projektované kapacity :

Údaje o provozu :

Technické řešení v dokumentaci projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je navrženo tak, aby respektovalo výsledný stav staveb a zařízení po přestavbě celého uzlu Plzeň. Proto je zákonité, že musí odpovídat i cílovému stavu osobní a nákladní dopravy. Proto je dopravní a provozní technologie zpracována současně pro 1. i 2.stavbu uzlu Plzeň.

V osobní dopravě je rozhodujícím kritériem pro návrh všech stavebních úprav problematika obvodu osobního nádraží Plzeň hlavní nádraží, zejména nástupištních hran.

V dopravní špičce se ve výhledovém stavu předpokládá tranzitní regionální doprava. Mimo dopravní špičku se budou zohledňovat přepravně silnější a slabší směry. Vlaky se budou v ŽST obracet, bude možno provádět úklid souprav a zbrojení v depu. Stav mimo dopravní špičku odráží dnešní situaci v regionální dopravě.

Výpočet potřebného počtu kolejí s nástupištní hranou byl proveden podle předpisu D 24. Výpočtem byla stanovena potřeba 12 kolejí s nástupištní hranou pro cílový stav osobního nádraží. Tento výpočet je podložen grafickou situací obsazení nástupišť osobní dopravou v dopravní špičce a mimo dopravní špičku.

V dálkové dopravě jsou k jednotlivým kolejím a nástupišťům přiřazeny směry:

kolej č. 1, 4	směr Praha,
kolej č. 2	směr Domažlice,
kolej č. 101	směr České Budějovice,
kolej č. 102	směr Cheb,
kolej č. 6	směr Žatec,
kolej č. 8	směr Klatovy,
kolej č. 3, 5	pro obrat souprav Beroun – Plzeň a zpět, Žatec – Plzeň a zpět,
kolej č. 104, 106	pro obrat souprav České Budějovice – Plzeň a zpět,
kolej č. 21	pro končící a další mimořádné vlaky.

Nákladní doprava:

Seřad'ovací nádraží

Vlastní provoz na seřad'ovacím nádraží zůstane beze změn.

Vjezdo-odjezdová skupina kolejí č. 302 – 314 bude zabezpečena pro jízdy vlaků, což s sebou přinese změnu technologie výchozích a končících vlaků.

Příjezdy vlaků se budou uskutečňovat přímo do vjezdo-odjezdové skupiny, kde budou probíhat technologické úkony související s příjezdem vlaku. Soupravy poté budou přesunovány k vlastnímu rozřazení na spádovišti.

Odjezdy vlaků se budou uskutečňovat přímo z vjezdo-odjezdové skupiny, odpadne přesun připravených souprav na dopravní koleje.

Tranzitní skupina Sever

Ve výhledovém stavu se tranzitní skupina kolejí Sever bude využívat pro odbavení tranzitních vlaků Praha – Cheb a zpět, Praha – Domažlice a zpět a pro práci s výchozími a končícími vlaky pro teplárnu.

Příjezdy a odjezdy ucelených vlaků budou uskutečňovány na koleji č. 18, kde budou probíhat veškeré technologické úkony související s příjezdem nebo odjezdem vlaku. Obsluha teplárny bude probíhat mezi kolejí č. 18 a vlečkou nezávisle na provozu v oblasti spádoviště.

Váha bude na koleji č. 14 přesunuta směrem k seřadovacímu nádraží tak, aby vážení skupiny vozů neomezovalo provoz na chebském zhlaví.

Výpočet potřebného počtu byl proveden podle předpisu D 24. Výpočtem byla stanovena potřeba 5 dopravních kolejí ve skupině.

Skupina kolejí Lobzy Západ

Předjízdny koleje č. 19 – 23 Lobzy západ slouží pro tranzitní vlaky Cheb – České Budějovice a zpět, zejména pro střídání lokomotivních čtí a změny sledu vlaků.

Skupina kolejí Lobzy Východ

Ve výhledovém stavu budou sloužit koleje č. 210 a 212 pro tranzitní vlaky České Budějovice – Cheb, u kterých se v ŽST střídají vlakové čety.

Kolej č. 214 bude sloužit jako „spojovací“ zejména pro pravidelnou tranzitní osobní dopravu od Českých Budějovic.

Koleje č. 216 a 218 budou sloužit pro vlaky Plzeň – České Budějovice pro případné zařazení do sledu a pro vlaky České Budějovice – Plzeň jako čekací na průjezd přes III. TŽK do seřadovacího nádraží.

Kusé koleje č. 220 a 222 byly zřízeny pro úpravu nákladu, pro potřeby stavby a jako všeobecně nakládkové a vykládkové koleje pro ŽST Plzeň. Toto řešení je pouze dočasné s ohledem na plánovanou stavbu pozemní komunikace v tomto prostoru.

Dimenzování veškerých železničních zařízení je odůvodněno a prokázáno nezbytnými technologickými výpočty v části dokumentace B.1 Dopravní a provozní technologie.

Hlavní technické parametry :

Trat'ová 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 ⁻¹	Kolej č.	Rychlost v km.h ⁻¹
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	-	-

Základní technické parametry po výstavbě :

Podkladem pro zpracování dokumentace projektu stavby je Přípravná dokumentace stavby „Uzel Plzeň“ z roku 2006 a Investiční záměr stavby „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“

Z hlediska kapacitních údajů nelze provést srovnání s Přípravnou dokumentací, neboť ta zahrnovala celý „Uzel Plzeň“ a nyní řešíme v 1.stavbě jen jeho dílčí část. Proto je provedeno srovnání kapacitních údajů s jejím Investičním záměrem stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ z roku 2011.

Kapacitní údaje stavby	IZ	Projekt
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 užité, 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
Technol.budova Ústředního stavědla - obestavěný prostor	7 450 m ³	9 548 m ³

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 kolejíště 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 stavědla. 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.

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou :

Stavba se nachází na území města Plzně kraje prakticky na pozemcích stávajícího železničního uzlu. Jedná se o velice exponované centrální území města s mnoha dopravními osami, vazbami a inženýrskými sítěmi.

K trvalým záborům včetně demolice pozemních objektů dochází v prostoru budoucího Ústředního stavědla (dnes ul.Ostruhová). Zábor ul. Ostruhová a přilehlých objektů je v souladu s ÚP města Plzeň. Realizaci stavby naopak dochází k uvolnění pozemků podél kolejiště Lobež, které budou výhledově využity pro silnici I/20 a v současné době je v majetku ČD a.s. Takto uvolňované území umožňující ve výhledu pro město Plzeň významnou silniční stavbu představuje plochu 3,6ha.

Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části dokumentace I.Geodetická část, příloha Majetkoprávní část.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby :

V souladu s zadávacími podmínkami pro zpracování dokumentace projektu stavby jsou některé části dokumentace zpracovány pouze v rozsahu nutném pro stavební řízení a pro výběr zhotovitele stavby. Jedná se o PS v části dokumentace :

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie a dálkové ovládání

Pro realizaci provozních souborů výše uvedených profesí zhotovitel stavby zajistí dopracování realizační dokumentace. Před vlastní realizací PS bude tato dokumentace předložena objednateli ke schválení.

Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizace stavby :

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.

Nároky na přepravní trasy :

Ve stavbě jsou stanoveny odvozní trasy a je navržen odvoz zeminy při zemních pracích na tělese železničního spodku, výkopových pracích na spodní stavbě mostních objektů a při přeložkách inženýrských sítí. Tyto trasy byly kladně projednány s orgány místní samosprávy a orgány životního prostředí, proto je nutno v případě jejich modifikace dodavatele, ať už z jakéhokoli důvodu opětovně projednat.

Podmínky vyplývající z územního rozhodnutí a stavebního povolení :

Podmínky pro přípravu vzniklé a stanovené v rámci územního řízení byly zapracovány do projektu pro stavební povolení a realizaci stavby. Podmínky které vplynuly z vydaného stavebního povolení je nutno při realizaci dodržet.

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby :

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického

řešení uvedení v Projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

A.3 Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty :

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je převzato z přípravné dokumentace. Je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami.

PS (SO) xx-xx-xx

Význam jednotlivých dvojčíslí :

První dvojčíslí: lokalita (traťový úsek, žel. stanice)

Druhé dvojčíslí: obor (profese, charakter stavby či zařízení)

Třetí dvojčíslí: pořadové číslo PS nebo SO

Označení lokality stavby - první dvojčíslí:

34 ŽST Plzeň hl.n., obvod osobního nádraží

91 ŽST Plzeň hl.n., obvod stávajícího seřaďovacího nádraží

92 ŽST Plzeň hl.n., kolejiště Lobzy

Označení PS a SO podle oboru - druhé dvojčíslí:

Druhotné dělení stavby na PS a SO bude podle jednotlivých profesních oborů. Dvojčíslí zároveň vyjadřuje skutečnost, zda se jedná o PS a nebo SO. Dvojčíslí začínající číslicí 2 znamená, že se jedná o provozní soubor. Dvojčíslí začínající číslicí 3 znamená, že se jedná o stavební objekt. Druhé číslo dvojčíslí udává obor.

Provozní soubory PS :

- 21 zabezpečovací zařízení
- 22 sdělovací zařízení a DŘT
- 23 silnoprůdová technologie
- 24 technologie zdvihacích zařízení a ostatní technologie

Stavební objekty SO :

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

Pořadové číslo PS a SO jednotlivého oboru v traťovém úseku nebo žel. stanici – třetí dvojčíslí :

Číslování PS a SO v jednotlivých traťových úsecích a stanicích bude vzestupně od 01. Protože se v jednotlivém oboru (profesi) vyskytují určité podskupiny začínají tyto podskupiny číslováním od určitých desítek následovně :

Obor 22 - sdělovací zařízení a DŘT

- od 01 sdělovací zařízení
- od 50 DŘT

Obor 23 - silnoprůdová technologie

- od 01 silnoprůdová zařízení
- od 21 silnoprůdové rozvodny a rozvody

Obor 33 - železniční spodek a svršek, úrovnňová křížení, nástupiště

- od 01 železniční svršek
- od 11 železniční spodek
- od 21 nástupiště
- od 41 úrovnňová křížení
- od 61 kabelové trasy

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

- od 01 novostavby, stavební úpravy v objektech, popř. rekonstrukce objektů
- od 30 zastřešení nástupišť a podchodů
- od 60 demolice
- od 70 oplocení

Obor 35 - trakční vedení a ukolejňování

- od 01 trakční vedení
- od 20 ukolejňování
- od 31 úpravy ZOK

Obor 37 – trubní vedení

- od 01 vodovody
- od 20 kanalizace
- od 41 plynovody

Obor 38 – mostní a inženýrské objekty, propustky

- od 01 mosty
- od 41 návěštní lávky a krakorce
- od 51 opěrné a zárubní zdi

D. Provozní soubory***D.1 Železniční zabezpečovací zařízení******D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)***

- 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

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 seřadovací 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 řídicí 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	Zdvihací zařízení vč. horní stanice v zavazadlovém tunelu, km 103,052 (ev. km 109,663)
PS 34-24-03.1	Zdvihací 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 seřaďovacím nádražím, železniční svršek
SO 91-33-11.1	Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřaďovacím 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 Příjezdná 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 nástupišťích

- SO 34-34-30.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupišť č.2
- SO 34-34-31.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení nástupišť č.3
- SO 34-34-32.1 ŽST Plzeň hl.n., rekonstrukce zastřešení přednádraží - sever
- SO 34-34-34 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupišť č.4
- SO 34-34-35 ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupišť 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 seřadovací nádraží, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení
- SO 91-36-03.1 Plzeň seřadovací 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

A.3.2 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. V případě, že původní PS, SO z přípravné dokumentace je v projektu stavby rozdělen do více staveb, je tento PS,SO v dokumentaci projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ přečíslován na **PS (SO) xx-xx-xx.1**. Analogicky bude ve 2.stavbě uzlu Plzeň zbývající část přečíslována na **PS (SO) xx-xx-xx.2**.
- změnou majetkových poměrů mezi ČD a.s. a SŽDC s.o.
- rozdělením PS, SO dle vlastnických vztahů po realizaci stavby
- změnou v legislativě (směrnice GŘ SŽDC č.11, ...)
- úpravy názvů PS,SO s cílem jejich sjednocení (nejprve lokality, pak předmět)

A.3.3 Výchozí podklady :

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 následujících 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 GŘ 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 průzkumu
- 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

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění :

Řešený úsek je součástí III. Tranzitního železničního koridoru - západní část na rameni z Prahy přes Plzeň do Chebu a dále na státní hranici SRN. V současné době jsou stavebně ukončeny úseky z Plzně (mimo) do Chebu, v realizaci jsou úseky z Berouna (mimo) do Rokycan (včetně), k realizaci je připraven úsek z Rokycan do Plzně (mimo). K realizaci se připravují stavby v úseku Praha Smíchov - Beroun a úsek z Chebu na státní hranici. Probíhá realizace stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“, která řeší železniční prostor v uzlu Plzeň od řeky Radbuzy po hranice koridorové stavby v úseku Plzeň – Stříbro.

Do uzlu Plzeň je zaústěno celkem 6 železničních tratí. Z nich je nejvýznamnější koridorová trať z Prahy do Chebu a alternativně do Domažlic s pokračováním do SRN a dalších významných center Evropy. Jedná se o směr nadnárodního významu, tratě jsou zařazeny do evropského železničního systému TEN-T. Z dalších tratí je do systému TEN-T zařazena trať od/do Českých Budějovic. Do uzlu jsou zaústěny dále celostátní tratě od/do Klatov a od/do Žatce.

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 projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je návrh řešení přestavby pražského zhlaví osobního nádraží, výstavby centrálního stavebního „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 seřadovacího nádraží.

Železniční uzel Plzeň je vybudován v centrální městské oblasti s hustou občanskou i průmyslovou zástavbou, s komplikovanou dopravní sítí a mezi dvěma řekami. Tyto skutečnosti mají zásadní vliv na vzájemnou polohu a rozsah jednotlivých nádraží, kolejových skupin a technologických celků, která bohužel není příliš vhodná. To se promítá do celkové úrovně technologie práce celého uzlu. S ohledem na výrazný pokles výkonů především v nákladní dopravě se však jeví současná technická infrastruktura pro potřeby rostoucí osobní dopravy ve

většině případů jako nadměrná. Ještě přijatelné ukazatele propustnosti jednotlivých zařízení jsou však paradoxně dosaženy roztržitostí provozních zařízení na velké ploše. Propustnost pražského zhlaví je však nedostatečná již dnes, tento stav zapříčiňují především dlouhé doby obsazení dané omezením průjezdné rychlosti na 40, případně jen 20 km/hod a delšími dobami potřebnými na stavění vlakových a posunových cest. Jednotlivá zařízení jsou v podstatě autonomní, bez vzájemného propojení, takže nemohou být plně využita.

Výše uvedené skutečnosti vedly objednatele k rozhodnutí o modernizaci Uzlu Plzeň. Proto již v roce 2006 byla zpracována přípravná dokumentace (DÚR) akce „Uzel Plzeň“, která byla podkladem pro vydání územního rozhodnutí, vydaného pro všechny uvažované stavby v železničním uzlu Plzeň. Územní rozhodnutí vydal Odbor stavebně správní Magistrátu města Plzeň dne 10.4.2009 pod č.j. Stav/04158/09. Dalším důležitým podkladem pro přípravu této investice je investiční záměr stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“ (SUDOP PRAHA a.s. – 06/2011), jehož přílohou je Technicko technologická studie stavby. Investiční záměr byl doporučený ke schválení Centrální komisí 1. náměstka MD ČR dne 25.11.2011.

A.4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu :

Z hlediska technického je stávající stav v prostoru 1. stavby přestavby železničního uzlu Plzeň prakticky všech kolejových skupinách ve velice špatném stavu. V centrální části, v oblasti trianglu, se nachází zcela atypické kolejové konstrukce, které nelze nahrazovat novými, protože nesplňují podmínky integrace do systémů zabezpečovacího zařízení. Jejich náhrada je možná tedy jedině za cenu výrazné změny konfigurace kolejiště s dopadem do technologie práce stanice. Tyto konstrukce jsou příčinou nemožnosti zabezpečit centrální část standardizovaným systémem staničního zabezpečovacího zařízení. Ve stávajícím stavu se systémů zabezpečovacího zařízení po celém kolejišti uzlu nachází několik a jsou spolu nekompatibilní. Rovněž zařízení pro cestující jsou ve zcela nevyhovujícím stavu. Ve stanici hlavní nádraží jsou nízká nástupiště a u vzdálených kolejí dokonce pouze sypaná nástupiště. Není zajištěn nejen bezbariérový přístup na nástupiště, ale ani mimoúrovňový přístup. Ve stanici se sice nachází podchod, ale vzhledem k jeho poloze je intenzivně využíván cestujícími úrovňový přístup (a to i přes hlavní koleje) na nástupiště. Bezpečnost zajišťuje dozorce přechodu.

Tento stav způsobuje zejména:

- vyšší potřebu provozních pracovníků
- technologické úkony u jednoho nákladního vlaku ve více kolejových skupinách (např. u výchozího vlaku směr Praha jsou úkony započaté v odjezdové skupině dokončeny na lobežských kolejích)
- nedostatečnou délku dopravních kolejí pro nákladní vlaky v některých kolejových skupinách
- snížení průjezdné rychlosti na 20km/h
- nemožnost instalovat staniční zabezpečovací zařízení
- pohyb cestujících v kolejišti
- naprostou nekompatibilitu dopravní cesty s navazujícími úseky 3.TŽK
- nemožnost zajistit výhledovou dopravní obslužnost zavedením rozsahu osobní dopravy dle dopravních prognóz
- nemožnost splnění podmínek interoperability v trase 3.TŽK na průjezdu uzlem Plzeň

Při realizaci stavby bude nakládáno s vyzískaným materiálem v souladu s platnou legislativou SŽDC.

Stávající technologická zařízení jsou převážně zastaralá a jejich další využitelnost je minimální.

Výrazné využití stávajícího materiálu se předpokládá u kolejového roštu. Stávající kolejový rošt bude použit, pokud to jeho technický stav dovolí, do kolejí nižšího řádu. Posouzení stavu kolejového roštu je provedeno na základě předkategorizace železničního svršku. Předpokládá se také využití části stávajícího kolejového lože po recyklaci.

S ohledem na památkovou ochranu budou v maximální míře využity stávající konstrukce zastřešení nástupišť. Pouze v nezbytně nutném rozsahu (nevyhovující technický stav nebo změny dispozice) budou jednotlivé prvky zastřešení nahrazeny replikami.

Výchozím stavem jsou i stavby a zařízení zrealizované v rámci probíhající stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TTK“. V prostoru řešené 1.stavby uzlu se toto týká nového podchodu pro cestující směrem do ulice Šumavské. Zde bylo důslednou koordinací technického řešení dosaženo stavu, kdy definitivní konstrukce ze stavby „Průjezd uzlem Plzeň“ budou navazovat na cílový stav po realizaci stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“.

A.4.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby:

Základní parametry stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ jsou definovány v § 4 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému. Z hlediska posuzování shody součástí interoperability a subsystémů platí nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému.

Tyto základní parametry jsou na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES, ve znění směrnice Komise 2009/131/ES a 2011/18/EU rozšířeny o další „základní parametry“. Podrobný výčet základních parametrů s členěním do jednotlivých subsystémů a rozdělením na jednotlivé profese je uveden v přílohách J. Dokumentace pro registr subsystémů a K. Dokumentace pro posuzování shody.

A.4.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace:

Umístění stavby vychází z přípravné dokumentace (DÚR) akce „Uzel Plzeň“ zpracované v roce 2006 a je v souladu územním rozhodnutím vydaným Odborem stavebně správním Magistrátu města Plzeň dne 10.4.2009 pod č.j. Stav/04158/09.

Vlastní rozsah stavby 1.stavby a její umístění v rámci celého uzlu Plzeň bylo zpřesněno v investičním záměru z roku 2011 který byl schválen Posuzovacím protokolem investičního záměru „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“, č. j.: 4771/11/SSPlz-Sla-IZ ze dne 17.10.2011.

A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

Některé provozní soubory a stavební objekty budou uváděny do provozu postupně, tak aby se minimalizovaly omezení a dopady na cestující, provoz, obyvatelstvo a přilehlé území. Více uvedeno v části F. Zásady organizace výstavby.

Technické řešení stavby je navrženo tak, aby nevyžadovalo provizorní stavby a provizorní stavební objekty.

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Technicko-bezpečnostní zkoušky podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko-bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Nově budované kapacity budou po výstavbě a kolaudaci v majetkové správě dle profesní a odborné příslušnosti předány jednotlivým subjektům:

SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Plzeň

- stavební objekty železničního svršku, nástupišť, úrovnových křížení
- stavební objekty železničního spodku
- stavební objekty příjezdních komunikací, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- stavební objekty železničních mostů
- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
- stavební objekty zastřešení nástupišť
- stavební objekty osvětlení
- stavební objekty trakčního vedení a ukolejnění
- stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
- provozní soubory silnoproudé technologie
- stavební objekty EOY
- provozní soubory zabezpečovacího zařízení
- provozní soubory sdělovacích zařízení
- provozní soubory dálkové řídicí techniky
- provozní soubory sdělovacích zařízení

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.

ČD – Telematika, a.s.

- provozní soubory úprav DOK ČDT

Vodárna Plzeň a.s.

- stavební objekty přeložek vodovodů a kanalizací

T Mobile Czech republic a.s.

- provozní soubory úprav sdělovacích zařízení

RWE Distribuční služby s.r.o.

- stavební objekty přeložek plynu

Statutární město Plzeň, SVSMP

- stavební objekty úpravy komunikací

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť.

Dále v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 o technických specifikacích interoperability Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)

A.9 Členění projektové dokumentace

Členění dokumentace je ve shodě s přílohou č.2 směrnice GŘ SŽDC č.11/2006 včetně dodatků

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ ČÁST

- B.1.1 Souhrnná technická zpráva
- B.1.2 Souhrnná technická zpráva, kapitola 4.4 Popis řešení PS a SO
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.2 Hluková studie
 - B.3.3 Odpadové hospodářství
 - B.3.4 Dendrologický průzkum
 - B.3.5 Rozptylová studie
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1.1 Požárně bezpečnostní řešení stavby
 - B.4.1.2 Analýza zdolávání požáru
 - B.4.2 Havarijní plán
 - B.4.3 Výpočet vlivů trakce a energetických vedení
- B.5 Neobsazeno
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF
 - B.9.1 Zemědělská příloha
- B.10 Neobsazeno
- B.11 Neobsazeno
- B.12 Podrobný geotechnický a stavebnětechnický průzkum
 - B.12.1 Souhrnná zpráva
 - B.12.2 Geotechnický průzkum železničního spodku
 - B.12.3 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb
 - B.12.4 Geotechnický průzkum pro pozemní objekty

- B.12.5 Chemické analýzy zemin pražcového podloží
- B.12.6 Pyrotechnický průzkum
- B.13 Neobsazeno
- B.14 Neobsazeno
- B.15 Stávající inženýrské sítě
- B.16 Doplnkové průzkumy a měření
 - B.16.1 Stavebnětechnický průzkum budov

C. SITUACE STAVBY

- C.1 Přehledná situace stavby
- C.2 Koordinační situace stavby
- C.3 Architektonické řešení stavby

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
- D.1.3 - D.1.6 Neobsazeno

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Místní kabelizace
- D.2.2 Rozhlasové zařízení
- D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)
- D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace
- D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový opt. kabel (DOK), závěsný opt. kabel (ZOK)
- D.2.6 Neobsazeno
- D.2.7 Informační systém pro cestující
- D.2.8 Traťové radiové spojení
- D.2.9 Jiná sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- D.3.2 – D.3.4 Neobsazeno
- D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn
- D.3.6 – D.3.8 Neobsazeno
- D.3.9 Elektrická předtápěcí zařízení

D.4 Ostatní technologická zařízení

- D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy
- D.4.2 – D.4.3 Neobsazeno

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

- E.1.1 Železniční svršek a spodek
- E.1.2 Nástupiště
- E.1.3 Železniční úrovňová křížení
- E.1.4 Mosty, propustky a zdi
- E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
- E.1.6 Potrubní vedení
- E.1.8 Pozemní komunikace
- E.1.9 Neobsazeno
- E.1.10 Neobsazeno

E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu

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

E.2.1 Pozemní objekty budov

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.2.3 Neobsazeno

E.2.4 Orientační systém

E.2.5 Demolice

D.2.6 – D.2.13 Neobsazeno

E.2.14 Vnější vybavení budov

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

D.3.2 – D.3.3 Neobsazeno

E.3.4 Ohřev výměn

E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO

E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí

E.3.8 Neobsazeno

F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

F.1 Technická zpráva

F.2 Přehledná situace stavby

F.2.1 Situace zařízení staveniště

F.3.1 Časový postup prací

F.3.2 Časový plán výluk

F.4 Schéma stavebních postupů

F.5 Bilance zemních hmot

G. NÁKLADY

G.1 Celkové náklady stavby

G.2 Dílčí náklady PS a SO

G.3 Výkaz výměr PS a SO

G.4 Technické specifikace

H. DOKLADY

H.1.1 Doklady z výrobních porad

H.1.2 Komplexní vyjádření projektanta k připomínkám

H.2 Vyjádření správců inženýrských sítí

H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy, organizacemi

H.4 Doklady z projednání s vlastníky dotčených nemovitostí

I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

J. DOKUMENTACE PRO REGISTR SUBSYSTÉMŮ

K. DOKUMENTACE PRO POSUZOVÁNÍ SHODY

A.10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

1. Subsystém Řízení a zabezpečení

1.1 Železniční zabezpečovací zařízení (část D.1 projektu stavby)

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 seřadovací 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

1.2 Železniční sdělovací zařízení (část D.2 projektu stavby)

PS 34-22-21.1	ŽST Plzeň hl.n., místní kabelizace
PS 91-22-03.1	Plzeň seřadovací nádraží, úpravy místní kabelizace
PS 92-22-02	Kolejiště Lobzy, úprava místní kabelizace
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
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

2. Subsystém Energie

2.1 Silnoproudá technologie (část D.3 projektu stavby)

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
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

2.2 Trakční vedení (část E.3.1 projektu stavby)

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 seřaďovací nádraží, trakční vedení
- SO 92-35-01 Kolejiště Lobzy, trakční vedení

2.3 Ohřev výměň (část E.3.4 projektu stavby)

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

2.4 Elektrické předtápěcí zařízení (část E.3.5 projektu stavby)

- 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

2.5 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO (část E.3.6 projektu stavby)

- 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

2.6 Ukolejnění kovových konstrukcí (část E.3.7 projektu stavby)

- 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

3. Subsystem Infrastruktura

3.1 Železniční spodek (část E.1.1 projektu stavby)

- SO 34-33-11.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční spodek
- SO 91-33-11.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřaďovacím nádražím, železniční spodek
- SO 92-33-11 Kolejiště Lobzy, železniční spodek

3.2 Železniční svršek (část E.1.1 projektu stavby)

- SO 34-33-01.1 ŽST Plzeň hl.n., železniční svršek
- SO 91-33-01.1 Plzeň - Žatec, průjezd stávajícím seřaďovacím nádražím, železniční svršek
- SO 92-33-01 Kolejiště Lobzy, železniční svršek
- SO 34-33-20.1 ŽST Plzeň hl.n., výstroj trati

3.3 Nástupiště, rampy (část E.1.2 projektu stavby)

- 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

3.5 Mosty, propustky, zdi (část E.1.4 projektu stavby)

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

3.6 Zastřešení nástupišť (část E.2.2 projektu stavby)

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 34-34-34	ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.4
SO 34-34-35	ŽST Plzeň hl.n., zastřešení nástupiště č.1

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště 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 rámci stavby se zrealizuje přestavba části úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Jižní Předměstí, most přes Vejprnický potok a část úseku ve směru na Cheb a hlavně nový podchod pro cestující na hlavním nádraží Plzeň spojující ulici Železniční – výpravní budovu – ulici Šumavskou. Stavba je v realizaci a je předpoklad, že do zahájení 1.stavby bude ukončena.
- „Modernizace úseku Rokycany – Plzeň“ (investor SŽDC s.o.) v rámci stavby se realizuje přestavba úseku Rokycany – Plzeň hl.n. s novým tunelovým úsekem. 1.stavba přestavby železničního uzlu Plzeň je s touto stavbou koordinována na úrovni nejen technické, ale i na úrovni dopravně technologické a stavebních postupů. Stavba modernizace Rokycany – Plzeň je ve fázi dokončené projektové dokumentace a vydaného stavebního povolení. Lze předpokládat, že její realizace bude probíhat souběžně s 1.stavbou přestavby železničního uzlu Plzeň
- „Přestupní uzel Plzeň Hlavní nádraží Plzeň/Šumavská - autobusový terminál“ (investor město Plzeň) řeší autobusový terminál, který bezprostředně navazuje na severní část kolejíště osobního nádraží. Dokumentace je zpracována ve stupni DUR a na tuto stavbu je vydáno územní rozhodnutí. Z časového hlediska bude tato stavba realizována až po dokončení 1.stavby přestavby železničního uzlu Plzeň.
- „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, mosty Mikulášská“ (investor SŽDC s.o.) stavba řeší jižní část kolejíště osobního nádraží a chebské zhlaví včetně obou mostů přes ulici Mikulášskou. V současné době probíhá aktualizace přípravné dokumentace. Je předpoklad, že realizace této stavby by se částečně mohla překrývat s realizací 1.stavby přestavby železničního uzlu Plzeň.
- „Silnice I/20“ (investor ŘSD) stavba řeší přeložku silnice I/20 do nové stopy mimo centrum města. V rámci 1.stavby přestavby železničního uzlu Plzeň je redukováno kolejíště Lobzy a tím se uvolňuje prostor pro část budoucí trasy přeložky silnice I/20. V současné době je příprava přeložky silnice I/20 ve stadiu studií, stavba bude realizována až po dokončení realizace 1.stavby přestavby železničního uzlu Plzeň.

- Stavbou „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ jsou vyvolány přeložky energetických sítí ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce a.s. V průběhu zpracování dokumentace bylo se společností ČEZ Distribuce a.s. dohodnuto, že tyto přeložky ČEZ Distribuce a.s. zajistí jako samostatnou investici. Technické řešení přeložek energetických vedení bylo průběžně koordinováno. Jedná se o následující PS a SO:

PS 34-23-02	ŽST Plzeň hl.n., TS 22/0,4 kV, technologie - část ČEZ Distribuce a.s.
SO 34-36-34	ŽST Plzeň hl.n., TS 22/04kV, provizorní úprava přípojky 22kV ČEZ Distribuce a.s.
SO 34-36-35	ŽST Plzeň hl.n., TS 22/04kV, definitivní úprava přípojky 22kV ČEZ Distribuce a.s.
SO 34-36-36	ŽST Plzeň hl.n., úprava přípojky NN ČEZ Distribuce a.s. pro objekt pošty
SO 34-36-37	ŽST Plzeň hl.n., přeložka kabelu VN ČEZ Distribuce a.s.
SO 92-36-05	Kolejiště Lobzy, úprava, venk. vedení 22kV ČEZ Distribuce a.s. v km 347,509

Stejným způsobem jsou řešeny úpravy stávajících sdělovacích kabelů společnosti Telefónica CR a.s. Jedná se o následující SO:

SO 34-39-11	ŽST Plzeň hl.n., úpravy metalických rozvodů MK a DK Telefónica CR, a.s.
SO 34-39-12	ŽST Plzeň hl.n., úpravy optických kabelů DOK Telefónica CR, a.s.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Níže uvedené termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti, z předpokládaného časového harmonogramu výstavby

zahájení stavby:	01.12.2013
konec stavby:	30.11.2015

Přehledný a podrobný časový plán realizace stavby je uveden jako samostatná příloha v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.