

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:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PAVEL LANGER

Vypracoval:

ING. PAVEL LANGER

Kontroloval:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

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

Číslo smlouvy:

12 190 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

31.5.2013

Číslo části:

B.1.1

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 Souhrnná technická zpráva

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

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

B.1.1 Zhodnocení staveniště

B.1.2 Průzkumy a podklady

- B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měření
- B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území
- B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

B.1.3 Ochranná pásma

- B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území
- B.1.3.2 Nová ochranná pásma
- B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace podmínek proti účinkům poddolování
- B.1.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

B.1.4 Koncepce stavby

- B.1.4.1 Účel stavby
- B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných techn. požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby
- B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení
- B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO (v samostatné příloze B.1.2)
- B.1.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby
- B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje
- B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci
- B.1.4.8 Napojení na dopravní systém
- B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění
- B.1.4.10 Bezpečnost práce
- B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.
- B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

- B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby
- B.1.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí
- B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

- B.1.6.1 Uvolnění staveniště
- B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů
- B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby
- B.1.6.4 Způsob provedení demolice a místa skládek
- B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)
- B.1.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů
- B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby
- B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků
- B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby
- B.1.6.10 Výluky dopravy a jiná omezení dopravy
- B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B.1.8. Výjimky z předpisů a norem

Květen 2013

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.
Ing. Pavel Langer

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba má charakter modernizace stávajících staveb a zařízení a tím je i předurčeno její staveniště. Svým rozsahem je téměř v celém rozsahu umístěna v prostoru dnešního kolejiště železniční stanice Plzeň hl.nádraží, to je na pozemcích v majetku ČD a.s. a SŽDC s.o.

K trvalým záborům mimo pozemky dnešní železniční stanice a to včetně demolice pozemních objektů dochází v prostoru nového Ústředního stavědla (ul.Ostruhová). Zábor pozemků v ul. Ostruhová a přilehlých objektů je v souladu s ÚP města Plzně. Na objektech je vydána stavební uzávěra a výkup objektů i pozemků byl dlouhodobě připravován.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měření

Geotechnický a stavebně technický průzkum

Podrobný doplňkový inženýrskogeologický průzkum byl proveden v 08/2012 – 03/2013, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. Je dokladován v příloze dokumentace B.12 a obsahuje následující části:

- Souhrnná zpráva
- Geotechnický průzkum železničního spodku
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb
- Geotechnický průzkum pro pozemní objekty
- Kontaminace štěrkového lože
- Pyrotechnický posudek

Geotechnický průzkum železničního spodku:

V této části jsou uvedeny výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží traťových a staničních kolejí v žst. Plzeň hlavní nádraží.

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat dokumentaci, odběr vzorků, dynamické penetrace a statické zatěžovací zkoušky. Celkem bylo realizováno 31 kopaných sond,
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sondy lehkou dynamickou penetrační soupravou. Celkem bylo provedeno 30 ks penetračních zkoušek v souhrnné metráži 22,8 m.
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m, vzdálenost osy od zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala cca 0,80 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4. Celkem bylo projektováno 31 ks zatěžovacích zkoušek, realizováno bylo 25 ks zatěžovacích zkoušek, 6 ks zatěžovacích zkoušek nebylo realizováno z důvodů zastižení kamenů či stavebních konstrukcí v zemní pláni,
- odběr porušených (14 ks) vzorků zeminy z úrovně zemní pláně a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor),
- byly provedeny na vybraných mostních objektech kopané sondy za účelem určení tloušťky štěrkového lože na mostních konstrukcích a určení hloubky nosné konstrukce od temene kolejnice.

Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb

V této části jsou zpracovány samostatné pasporty pro jednotlivé stavební objekty – mosty a opěrné zdi. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými

odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden celkem pro 4 stávající železniční mosty se zaměřením na ověření vlastností základových půd, získání informací o vlastnostech podzemních vod a také určení rozměrů skrytých částí konstrukce a hloubce založení. Dále byl proveden průzkum pro 1 nový mostní objekt – podchod, 1 nový objekt opěrných zdí a 1 stávající opěrnou zeď v oblasti hlavního nádraží. Celkem bylo pro umělé stavby odvrtáno 13 inženýrsko-geologických vrtů o celkové metráži 100,2 bm.

Geotechnický průzkum pro pozemní objekty

Jsou zpracovány samostatné pasporthy pro pozemní stavební objekty. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden celkem pro 6 nových stavebních objektů se zaměřením na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod.

Dále byl proveden diagnostický průzkum pro stávající zastřešení nástupišť. Pro ověření způsobu založení nosných sloupů stávajícího zastřešení byly provedeny kopané sondy v nástupišťích v místech určených odpovědným projektantem.

Pro ověření materiálových vlastností stropních konstrukcí místností nádražní budovy pod stávajícími nástupišti byly provedeny diagnostické návrty.

Chemické analýzy zemin pražcového podloží

V dokumentaci jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin štěrkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží. Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění štěrkového lože ve zkoumaném úseku železniční tratě.

Celkem byly ve stanovené části liniové stavby ze štěrkového lože odebrány 4 reprezentativní vzorky, které poskytly informaci o znečištění použitých stavebních materiálů pražcového podloží.

Pyrotechnický posudek

Z dostupných informací vyplývá, že na Plzeň bylo za 2. světové války provedeno 12 náletů. Jejich cílem byl především závod Škoda a železnice. Hodnotnou informací a plochách zasažených bombardováním poskytují letecké snímky pořízené v průběhu náletů nebo po válce. Tyto snímky dokumentují místa, kde došlo k výbuchům pum, dopady selhaných pum nelze touto metodou prokázat. Snímky z poválečného období zobrazují jen krátery v místech, které nebylo třeba zasypat a uvést do původního stavu.

Pyrotechnický průzkumu byl provede formou rešerše dostupných zdrojů a rozdělení staveniště na dílčí plochy dle stupně ohrožení nevybuchlou municí.

Detekce nevybuchlé munice včetně leteckých pum je založena na principu detekce železa. Z tohoto důvodu mohou být železné resp. ocelové předměty zdrojem falešných signálů, zejména při plošném průzkumu. Obdobně mohou měření ovlivňovat zbytky staveb a průmyslové využití území. Dalším rušícím prvkem mohou inženýrské sítě a rozvody el. energie, nejen jako kov, ale zejména pokud jimi protéká proud. Proto podrobný pyrotechnický průzkum nelze realizovat v rámci zpracování dokumentace = za provozu železniční stanice, ale až před prováděním vlastních zemních prací (po snesení kolejového roštu).

K zajištění bezpečnosti stavebních prací i všeobecné bezpečnosti je doporučeno:

- předradit zemním pracím provedení pyrotechnického průzkumu zaměřeného na detekci a odstranění leteckých pum
- u staveb zakládaných otevřeným výkopem provést celoplošný pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie, případně doplnit dozorem pyrotechnika
- u staveb zakládaných na vrtaných pilotách provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v průzkumných vrtech (totéž platí při beranění štětovnic)

- na základě výsledků měření mohou být stanoveny dílčí plochy, na kterých budou zemní práce prováděny pouze pod dozorem pyrotechnika

Stavebně technický průzkum budov

Pro stavbou dotčené pozemní objekty byl proveden stavebnětechnický průzkum. Jeho cílem bylo zjistit stav a ověřit rozměry stávajících konstrukcí budov jako je pevnost betonu, vyztužení konstrukcí, pevnost zdiva, koroze,...

Průzkum stávajících zastřešení nástupišť byl zaměřen na ověření rozměrů a tvaru ocelových konstrukcí, zjištění tloušťky stěn litinových sloupů a zjištění poruch podrobnou vizuální prohlídkou konstrukcí.

Průzkum demolovaných objektů byl zaměřen především na zjištění a identifikaci nebezpečných materiálů.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum stávajících inženýrských sítí byl proveden v průběhu 08/2012 – 03/2013, zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.

Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků, jejich poloha byla zdigitalizována a zakreslena do situací. Výrazná část správců stávajících inženýrských sítí předala jejich průběh v digitální formě.

Průběh stávajících inženýrských sítí je uveden v koordinačních situacích v části dokumentace C.2. Podklady a stanoviska od jednotlivých správců sítí jsou dokladovány v samostatné příloze uvedeny v samostatné příloze B.15.

Před započítáním stavebních prací je nutné aktualizovat stávající stav inženýrských sítí a požádat konkrétní správce sítí o jejich vytýčení

Měření pro určení vlivu stavby na životní prostředí

Pro zjištění výhledových poměrů po dokončení stavby a jejího vlivu na obyvatelstvo, byla zpracována Hluková studie.

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí této trati v úseku I. a II. stavby, které jednu bez druhé prakticky nelze posuzovat. Dokumentace předkládá situaci akustického tlaku po dokončení rekonstrukce obou staveb, tzn. provoz na novém kolejovém svršku a vyššími rychlostmi.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Výpočet byl proveden pomocí programového vybavení SoundPlan HighPerf 6.4 fy Braunstein+Berndt GmbH.

Stávající zatížení obytné zástavby hlukem bylo prověřeno měřením – viz část Měření hluku a vibrací, provedené firmou Revita Engineering – Libor Brož.

Při porovnání hlukového zatížení v roce 2000, 2012 a výhledového stavu je zřejmé, že v dané lokalitě zůstane hluková zátěž prakticky ve stejném rozsahu, jako byla zátěž v roce 2000 i v roce 2012. Proto je pro tuto stavbu uvažováno se „starou hlukovou zátěží“ ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Z výpočtů je patrné, že žádná z vypočtených hodnot nepřesahuje hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“, tj. 70 dB pro den a 65 dB pro noc.

Na základě těchto skutečností není nutné navrhovat žádná protihluková opatření.

Pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo původně uvažováno s měřením vibrací. V rámci měření hluku však bylo konstatováno, že chráněné objekty jsou dostatečně vzdáleny od průjezdných kolejí a proto zde překročení limitu vibrací nehrozí. Proto bylo od vlastního měření vibrací upuštěno. Nejsou navrhována žádná antivibrační opatření.

Součástí hlukové studie bude i hluk z výstavby, který bude řešit zatížení chráněných objektů po dobu stavby.

Korozní průzkum a měření

V rámci projektu stavby byla provedena na vybraných inženýrských a pozemních objektech měření korozního průzkumu. Na základě těchto měření byla navržena protikorozní opatření kovových úložných zařízení a konstrukcí, které jsou dotčeny stavbou „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“.

Korozní průzkumy provedené v místech objektů prokázaly přítomnost stejnosměrných elektrických polí. Proudová hustota naměřená u objektů odpovídá zvýšené až velmi vysoké agresivitě půdního a horninového prostředí.

Je navrženo osazení kontrolních měřících bodů (KMB) na nových inženýrských a pozemních objektech, které budou vodivě propojeny s jejich ocelovou výztuží (vždy součást daného SO).

Další použité podklady a měření

- předkategorizace materiálu železničního svršku (SŽDC.s.o., TUDC)
- dokumentace ložisek mostu v km 108,629 „Gambrinus“ (SŽDC.s.o., TUDC)
- výpočet vlivů trakce a energetických vedení (SUDOP PRAHA a.s.)

B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Geologické poměry

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami barrandienského mladšího proterozoika a středočeského permokarbonu plzeňské pánve. Mladší proterozoikum je budováno převážně břidlicemi, drobami a drobovými břidlicemi, které jsou místy prostoupeny spility. V zájmovém území tvoří skalní podklad droby a drobové břidlice. V jeho východní části byly zastiženy denudační zbytky hornin permokarbonu, které se dále nacházejí na sever a severovýchod od zájmového území. Ty jsou tvořeny pískovci s vložkami jílovců. Skalní podloží je překryto kvartérními sedimenty převážně fluviálního charakteru. Současný reliéf je pak dotvořen antropogenními sedimenty – navážkami. Ty jsou značně heterogenní, převažují však hlinité a hlinitoštěrkovité navážky s příměsí kamenů a úlomků betonu, cihel, s příměsí škváry a popela a se zbytky dřeva, střeptů či kovových úlomků. Heterogenita navážek a svrchních vrstev je důsledkem také bombardování za druhé světové války.

Mladší proterozoikum je v daném území tvořeno kralupsko-zbraslavskou skupinou. Ta je zastoupena především břidlicemi a prachovci, místy slabě fylitizovanými, deskovitě odlučnými. Horniny jsou středně pevné a rozpukané. V nezvětralém stavu poskytují vhodné základové poměry.

Sedimenty permokarbonu jsou v dané lokalitě zastoupeny kladenským souvrstvím. Jedná se pouze o reliktu spodní části souvrství vázané na lokální deprese proterozoického podloží. Ve sledovaném prostoru jsou zastoupeny pískovci, zpravidla středně zrníty, rozpukanými.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny především fluviálními sedimenty a navážkami.

Fluviální sedimenty jsou reprezentovány terasovými štěrkovitými sedimenty Radbuzy a Úslavy. Terasové sedimenty jsou zastoupeny převážně středně ulehými štěrkopísky s jílovitopískitými a jílovitými nepravidelnými prolohami. Štěrky jsou převážně středně až hrubozrnné. Nejvyšší mocnosti dosahují ve východní části zájmového území pod větší částí hlavního nádraží.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí a byl jimi vyrovnán původní členitější povrch území. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu a lomového kamene. V rámci navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy železniční tratě a konstrukční vrstvy přilehlých obslužných komunikací. Navážky jsou v širším okolí horizontálně i vertikálně místy značně heterogenní jako důsledek bombardování za druhé světové války a následných urychlených obnovovacích prací.

Tektonika: plzeňská pánev charakteristická svým velkým počtem regionálních a nadregionálních zlomů. Zlomy rozbíjí plzeňskou pánev na velké množství dílčích tektonických ker s velmi časově rozdílnou kinematikou. V daném území a jeho blízkém okolí se předpokládá výskyt zlomů SZ-JV a S-J zlomů regionálního charakteru. Tektonické postižení se v horninách projevuje převážně podrcením a vyšší mocností zvětralinového pláště hornin skalního podkladu, tektonizovaná zóna nedosahuje plošně velkého rozsahu. Často se v těchto pásmech nadržuje a cirkuluje podzemní voda.

Hydrogeologické poměry

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

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita ve své západní části do oblasti povodí řeky Berounky, hlavní povodí „1-10-04 – Radbuza od Úhlavy po soutok se Mží a Berounka od soutoku Mže a Radbuzy po Úslavu“, dílčí povodí „1-10-04-000 – Radbuza“. Ve východní části pak lokalita spadá do opvodí „1-10-05 – Úslava“. Správce povodí: Povodí Vltavy, s. p. – závod Berounka, Denisovo nábreží 14, 304 20 Plzeň.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 5110 – Plzeňská pánev, s převážně napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1 g/l, se střední transmisivitou (10⁻⁴ – 10⁻³ m²/s) a s chemickým typem Ca-Mg-SO₄.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit tři základní jednotky a to nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, předkvartérní permokarbonské horniny s propustností puklinově-průlinovou a proterozoické horniny s propustností puklinovou.

Proterozoikum – v horninách se jedná o vodní režim puklinový, pukliny jsou prakticky vodotěsně sepnuté a horniny jsou tak pro vodu v nezvětralém stavu prakticky nepropustné. Podzemní voda může cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podrcených pásmech. Vydatnost těchto horizontů je všeobecně nízká. V rozvětralých a rozpukaných partiích hornin s přibývajícím jemnozrnnou a úlomkovitou složkou se propustnost zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinově-průlinový. V této části horninového masívu se vykytuje převážně nepravidelný (ojediněle i souvislejší) horizont podzemní vody. Jeho vydatnost je závislá na atmosférických srážkách, případně na dotaci vod z blízkých vodotečí.

Permokarbon – kolektory vod jsou v prostředí karbonských hornin vázány na psefiticko-psamitické polohy a vrstvy, oddělené izolanty z aleuriticko-pelitických hornin (jílovce, prachovce atd.). Hluběji se vyskytující zvodně mívají napjatou hladinu. V daném prostředí se jedná o kombinovanou průlinově – puklinovou propustnost, proudění podzemních vod je dále usměrňováno průběhem puklinových systémů.

Kvartér – v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluvialní sedimenty písčité a štěrkových teras Radbuzy a Úslavy a jejích přítoků. Fluvialní sedimenty vytvářejí jednotný hydrogeologický celek s volnou nebo slabě napjatou hladinou podzemní vody. Tyto vody se zejména u vodních toků vyznačují poměrně velkou vydatností – horizont podzemní vody je spojený s aktuální hladinou vody ve vodotečích. Obzory bez přímé souvislosti s povrchovými toky jsou vázané především na vyšší terasové stupně, které mají menší vydatnost a jsou přímo závislé na atmosférických srážkách.

Geotechnické poměry

V této kapitole jsou uvedeny všeobecně platné informace o vlastnostech zemin pro použití do tělesa liniových staveb a o zeminách jako základových půdách.

Zeminy a horniny, které se vyskytují v trase, byly rozčleněny do geotechnických typů (dále jen GT). Pro zařazení do jednotlivých GT bylo rozhodující jejich geomechanické chování, které má zásadní význam pro návrh jak zemních konstrukcí tak i založení stavebních objektů.

Základním určujícím prvkem pro rozdělení zemin byla zrnitost zemin, resp. obsah jemnozrnné frakce ("f"), která do největší míry ovlivňuje fyzikální a technologické vlastnosti zemin (např. plasticitu, namrzavost, kapilární vzlinavost, zhutnitelnost, únosnost a vhodnost pro stabilizace atd.).

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, byl jako základní klasifikační systém pro zeminy použit princip zatřídění podle ČSN 73 6133 *Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací*. Tento systém obsahuje stejné principy zatřídění pro zeminy jako ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy*, jejíž platnost je však ukončena ke dni 31. 3. 2010. ČSN 73 6133 však neřeší klasifikaci hornin, a tak jsme v rámci zachování kontinuity pro označení pevnosti hornin použili klasifikaci z ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy* a dále též ČSN EN ISO 14689-1.

B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

Pro návrh technického řešení projektu stavby bylo převzato zaměření SŽG Praha. V průběhu zpracování dokumentace bylo toto zaměření SUDOPem PRAHA a.s. ověřeno a zaktualizováno dle skutečného stavu (v několika lokalitách proběhly stavební úpravy). Geodetické zaměření postupně doplňováno dle požadavků zpracovatelů jednotlivých SO.

Geodetické a mapové podklady byly vytvořeny na základě podkladů předaných zadavatelem, správcem ŽBP. Závazným souřadnicovým systémem je S-JTSK a výškovým systémem Bpv.

Obsah, rozsah, členění a přesnost geodetických a mapových podkladů je stanoveno dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci“ (č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002), v platném znění. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j. 892/1998-O7 ze dne 18.5.1998). Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998), v platném znění.

Další mapové podklady :

- státní mapové dílo 1:10 000 ČR – ČUZK
- ortofotomapy – ČUZK
- katastrální mapy – stav k datu odevzdání dokumentace
- výpisy z katastru nemovitostí – stav k datu odevzdání dokumentace
- územní plán města Plzně

B.1.3 Ochranná pásma

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území

Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

| | |
|-------------------------------|------|
| U napětí nad 1 kV do 35 kV | 7 m |
| U napětí nad 35 kV do 110 kV | 12 m |
| U napětí nad 110 kV do 220 kV | 15 m |
| U napětí nad 220 kV do 400 kV | 20 m |

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

| | |
|--|------|
| U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území | 1 m. |
| U ostatních plynovodů a zařízení | 4 m |

Bezpečnostní pásma plynovodů

| | |
|---|-------|
| U vysokotlakých plynovodů nad DN700 | 65 m |
| U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 | 160 m |

Ochranné pásmo horkovodů

| | |
|---------------|-------------------|
| Rozvody tepla | 2,5 m od půdorysu |
|---------------|-------------------|

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

| | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| U vodovodů do průměru 500 mm včetně | 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí |
| U vodovodů nad průměr 500 mm | 2,5 m |

Ochranné pásmo silnic

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. (viz následující tabulka).

| Typ dráhy | Vzdálenosti [m] | |
|---|----------------------|-------------------------|
| | od osy krajní koleje | od hranice obvodu dráhy |
| dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h | 100 | 30 |
| dráhy celostátní, regionální ostatní | 60 | |
| vlečky | 30 | - |

Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jsou zakreslena v mapové příloze v části dokumentace B.3.1.

Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nalézají dvě přírodní památky :

- Čertova kazatelna (3,6 km od trati)
- Kopeckého pramen (3,1 km od trati)

Vzhledem ke vzdálenosti od trati nedojde k negativnímu ovlivnění těchto chráněných území.

Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU.

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nenachází lokality navržené v rámci NATURY 2000. Nejbližší evropsky významná lokalita „Plzeň-Zábělá“ se nachází dostatečně daleko od trati (cca. 3,1 km).

Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) i dle §6 (tzv. registrovaná) jsou uvedeny v mapě „Situace faktorů životního prostředí“. VKP dle §3 (tzv. ze zákona) nejsou vlastní stavbou dotčena. Řeka Radbuza je vzdálena cca. 350 metrů od stavby, řeka Úslava potom 30 metrů (úprava kolejí směr Rokycany). Vlastní tok ani niva řeky nebude dotčena (až v navazující stavbě Rokycany – Plzeň).

Ani s VKP podle §6 (tzv. registrovaná) není stavba v přímém střetu. Nejbližší registrovaná VKP jsou následující (s uvedením vzdálenosti od stavby):

| | |
|---------------------------------|-------|
| VKP Mikulášský hřbitov | 250 m |
| VKP Park na Mikulášském náměstí | 250 m |
| VKP Park Přátelství | 270 m |
| VKP Lobežský park | 400 m |

Ochrana vod

Stavba se nedotýká žádného vodního zdroje ani pásma ochrany vodních zdrojů. Z hlediska ochrany vod je nutné vyloučit možnost znečištění podzemních a povrchových vod vlastní stavbou. Jedná se především o riziko úniku ropných látek.

Podrobněji je ochrana vod řešena v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.3.2 Nová ochranná pásma

Nové ochranné pásmo dráhy v celém úseku bylo vyhlášeno územním rozhodnutím. Jelikož se jedná o dráhu s návrhovou rychlostí do 160 km/h (včetně), ochranné pásmo činí 60 m od osy krajní koleje. Změna ochranného pásma dráhy dozná změny v prostoru ulice Ostruhové, kde proti dnešnímu stavu dochází k posunu koleje č.922.

Dále vznikla, resp. vzniknou nové průběhy ochranných pásem inženýrských sítí, v závislosti na poloze přeložených tras.

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování

Chráněná ložiska se v prostoru stavby nevyskytují.

Stará důlní činnost v zájmovém území v minulosti neprobíhala a proto není a nemůže být zdokumentována. Nejbližší archivovaná stará důlní činnost probíhala pod tratí Plzeň – Domažlice a to až cca od evkm 115,0 směrem na západ.

B.1.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Problematika je detailně řešena v samostatné části dokumentace „B. 9.1 Zemědělská příloha“. Pozemky PUPFL se v prostoru stavby nevyskytují. Tato dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. V dokumentaci je uveden výpočet odvodů za odnětí ze zemědělského půdního fondu, bilance skryvky a mapové zpracování.

Přehled trvalých a dočasných záborů po katastrálních územích je uveden v následujících tabulkách.

Trvalý zábor

| katastrální území | ZPF | PUPFL |
|-------------------|-----|-------|
| Bolevec | 0 | 0 |
| Božkov | 0 | 0 |
| Plzeň | 0 | 0 |
| Plzeň 4 | 422 | 0 |

Dočasný zábor

| katastrální území | dočasný zábor nad 1 rok | | dočasný zábor do 1 roku |
|-------------------|-------------------------|-------|-------------------------|
| | ZPF | PUPFL | PUPFL |
| Bolevec | 0 | 0 | 0 |
| Božkov | 0 | 0 | 0 |
| Plzeň | 0 | 0 | 0 |
| Plzeň 4 | 0 | 0 | 0 |

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Realizace stavby vyplývá ze začlenění České republiky do evropských struktur a nutností navázat naši železniční síť kvalitní tratí na okolní země. Toto je v souladu s dopravní politikou ČR a mezinárodními dohodami AGC a AGTC o evropských železničních magistrálách.

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 „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 seřadovacím nádražím a prostor Ústředního stavědla
- chebské zhlaví seřadovacího nádraží a průjezd seřadovacím nádražím ve směru na Žatec

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

Z místního šetření v jednotlivých úsecích a pochůzek po trati je zřejmé, že řada staveb a zařízení je již na hranici své životnosti nebo morálně zastaralá. Toto se týká především zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá mechanická zařízení. Omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců což se projeví na snížení provozních nákladů.

Z hlediska železničního spodku je zřejmá absence a nefunkčnost řady odvodňovacích zařízení, když údržbové práce na trati v minulosti probíhaly především na obnově a výměně železničního svršku. Toto se pak následně projevuje na stavu geometrické polohy koleje. Materiál železničního svršku včetně výhybek také neodpovídá požadavkům dnes kladeným na koridorové tratě a trati celostátního významu a proto je navržen nový. Stávající kolejový rošt bude použit, pokud to jeho technický stav dovolí, na základě předkategorizace do ostatních kolejí. Předpokládá se využití části stávajícího kolejového lože po recyklaci.

Železniční mosty od doby svého vzniku nedoznaly výrazných změn. V maximální míře je sledována cesta sanace stávajících objektů, u některých objektů je na základě provedeného průzkumu jejich technického stavu navržena jejich celková přestavba. Součástí stavby je i výstavba nového podchodu pro cestující s výstupem do budoucího autobusového terminálu Šumavská.

Z místního šetření je zřejmé, že pozemní objekty na trati neprošly v posledním období žádnou obnovou, rekonstrukcí či modernizací, proto jsou nevyužívané technologické objekty navrženy k demolici. Většina pozemních objektů včetně nástupišť s přístřešky je nově navržena.

Silnoproudé rozvody nn a osvětlení budou vybudovány nové. Stávající budou zasaženy stavební činností při zemních pracích a přestavbě nástupišť.

V rámci stavby budou vybudována nová ostrovní nástupiště č.1 a 4, stávající nástupiště č.2 a 3 budou kompletně přestavěna a to včetně zastřešení.

Modernizace železniční stanice přinese výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Rozhodující část stavebních povolení pro stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je vydávána speciálním stavebním úřadem. V případně předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad. Přesto je stavba navržena tak, že splňuje rovněž požadavky dané vyhláškou č.137/1998 Sb. a její změny danou vyhláškou č.502//2006 Sb.

V případě stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ se jedná zejména o objekty v profesi pozemního stavitelství, budov mající charakter staveb občanské vybavenosti a průmyslových staveb. Tyto objekty jsou navrženy tak, aby při respektování hospodárnosti a vhodnosti pro zamýšlené využití, byly současně splněny základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku a vibracím,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

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.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení

Z hlediska regionálního geomorfologického členění náleží zájmové území do vrchoviny Berounky, podsoustavy Plzeňská pahorkatina. Území leží v rovinném terénu Plzeňské kotliny, kde modelaci terénu ovlivnila sedimentace kvarterních fluvialních sedimentů na soutoku řek Mže, Radbuzy, Úhlavy a Úslavy. Nadmořská výška v trase trati se pohybuje v rozmezí cca 310 - 325 m n.m.

Stavba je umístěna do území, které lze z hlediska krajinného rázu charakterizovat jako silně urbanizovanou krajinu. Terén je převážně rovinný a železnice v něm tvoří umělou překážku (předěl) v území. Území se vyznačuje hustou zástavbou převážně průmyslových celků. Z hlediska využití krajiny převažuje průmysl a služby. Obytná zástavba není dominantní.

Řešené území pro stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ prochází městem Plzeň od východu na západ (směr staničení tratí Praha – Plzeň - Domažlice resp. Č.Budějovice – Plzeň – Cheb) ve stopě dnešních železničních zařízení. Tato stavba začíná od mostu přes Jateční ulici, pokračuje dále přes ulici U Prazdroje přes osobní nádraží k mostům přes ulici Mikulášskou. Ze severu je pak toto území ohraničeno ulicí Šumavskou, z jihu ulicí Železniční. V rozmezí těchto ulic se nachází osobní nádraží, které je umístěno ve výhodné poloze – v blízkosti historickému i současnému centru města. Areál osobního nádraží je zhruba uprostřed překročen přemostěním Lobežské ulice.

Dále řešené území pro stavbu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ prochází východní částí města Plzeň v relaci sever – jih. Významné stavební úpravy v severní části se odehrají v lokalitě stávajícího seřaďovacího nádraží na Doubravce tedy v železničních zařízení podél trati Plzeň – Žatec. Toto území se nachází mimo obytnou zástavbu na východě lemované ulicí Jateční na západě pak teplárnou Plzeň a pivovarem Gambrinus. Jediným prostupem železničním tělesem ve směru západ - východ v této lokalitě je přemostění ulice Doubravecké. Jižní část přepokládaného staveniště zahrnuje kolejovou skupinou Lobzy lemovanou od západu

průmyslovou zástavbou podél Lobežské ulice z východu zástavbou a korytem řeky Úslavy.

Navrhovaná stavba nemá zásadní urbanistický dopad do městské zástavby, přestože jí v celé délce prochází.

Vzhledem k umístění stavby do intravilánu města Plzně a blízkosti památkové nebo památkově chráněných objektů vzešel výsledný návrh jednotlivých stavebně-technických řešení z celkového návrhu architektonického řešení stavby. Jednotlivá řešení jsou zobrazena, včetně architektonických náčrtů a zákresů do fotografií pro možnost vizuálního posouzení, v příloze C.3 Architektonické řešení stavby

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

S ohledem na rozsah stavby a počet řešených PS a SO je popis řešení dokladován v samostatné příloze příloha Souhrnné technické zprávy B.1.2.

B.1.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

U stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“. Z hlediska realizace bude stavba věcně i časově rozdělena do 9 samostatných stavebních postupů. Podrobný popis jednotlivých stavebních postupů včetně lhůt jejich výstavby je uveden v části dokumentace F.Zásady organizace výstavby.

Stavební postup č.0 (přípravné práce) - Budou realizována pažení u mostů, protlaky a výstavba kabelovodu pod kolejemi, jejichž vyloučení by v následných stavebních postupech zbytečně komplikovalo železniční provoz ve stanici. Před začátkem stavebního postupu č. 1, resp. před započítáním stavebních prací na zavazadlovém tunelu, musí být zajištěno provizorní napájení stávedla Radbuza a budov tzv. Prkenice. Před zrušením budovy KD6, budou realizovány dvě ramena kabelovodu z nástupiště č.4 za k.č.27 a připojeny kabely z KD6.

Během výstavby kabelovodu a kanalizace ve střední části stanice bude mít zhotovitel k dispozici přístup pouze po kusé koleji st.č.12. Je nutno počítat s nasazením plošinových vozů pro návoz mechanizace a materiálu. V době výstavby bude snesena kolej st.č.10 a uvolní tak místo staveništní mechanizaci.

Přístup do lobežského kolejiště bude zajištěn z ul. Cvokařská přes střežený provizorní přejezd přes kolej st.č.90.

Rozsah práce

- a) Budou provedeny přeložky, protlaky a případně zahloubení a ochrana stávajících inženýrských sítí (viz. konkrétní SP v jednotlivých SO a PS), realizována výstavba základů a stožárů TV, provedena provizorní pažení mezi kolejemi pro výstavbu mostů.
- b) Na začátku postupu bude snesena kolej st.č. 91, 92, 33 ke stávajícímu stožáru TV č.63 a kolej st.č. 10. Bude snesena výhybka č. 218, aby bylo uvolněno místo pro výstavbu kabelovodu a kanalizace. Sneseny budou lobežské koleje st.č. 1d-8d včetně výhybek č. 207, 212, 214,215, 219, 400, 401, 402, 403 - uvolnění staveniště. Dále bude snesena kolej č. 111 včetně výhybek č. 108, 406 (uvolnění místa pro výstavbu kabelovodu a TS).
- c) Během postupu bude snesena a opětovně vložena kolej mezi výhybkami č. 114 – 146 (pokračování koleje st.č.109) z důvodu výstavby mostu SO 34-38-04, most „Gambrinus“.
- d) Z důvodu zjednodušení zab. zař. bude snesena výhybka č. 391 v lobežských kolejích a nahrazena kolejovým polem. Bude sneseno kolejové pole mezi výhybkami č. 173 175 a kolejč. 31s mezi výhybkou č. 179 směrem k výhybce č.172 pro umožnění výstavby TS.
- e) Bude provedena regenerace výhybek na severní přístupové cestě do DKV, aby následně při 10 denní výluce ve SP.č.6 byl zajištěn přístup do DKV.

- f) Výstavba provizorního nástupiště u k.č.23 dl.110m včetně prov. přístupu. Od této doby bude vyloučena možnost vjezdu vozidel zásobování. Vozidla HZS provizorní nástupiště s ohledem na výšku podvozku překonají. Před výstavbou provizorního nástupiště budou dočasně demontovány předtápěcí stojany v místě nástupiště.
- g) Vložení děličů mezi staniční k.č.1 a 2 při výluce k.č.2 a 4.
- h) Rekonstrukce koleje č.90 mezi obvodem Lobzy a seř. nádražím (nevyhovující tech. stav koleje, která bude v dalších postupech využívána pro jízdy vlaků od Koterova na koleje č. 5,3,1,2 a 4.
- i) Demolice zbytných pozemních objektů SO 34-34-60.1:
- objekty v trianglu včetně objektů domů v ul. Cvokařská,
 - demolice dvou objektů u st.k.č. 27 v km 349,00
 - demolice pozemních objektů v km 108,800 v místě ZS.
- j) Přechíslování nástupišť stávající č. 3 a 4 na n.č.5 a 6.
- k) Budou regenerovány výhybky st.č. 1,3,553 ve směru od Žatce, současně proběhne přesun neutrálního pole mezi výhybkami č. 1 a 553. Přístup do DKV bude ve směru od staničního zhlaví.
- l) Výstavba umělých staveb ve stanici:
- výstavba ústředního stavědla SO 34-34-01, pro urychlení vystrojování objektu technologickým zařízením je vhodné provádět kompletace následovně:
 - po vyzdění obvodového pláště budou přednostně provedeny kompletace a finální práce místností v části technologie stavědla – přízemí, zejména stavědlová ústředna a přiléhající provozy. Poté je možno provádět vystrojení kabely a současně realizovat kompletace kanceláří v patře
 - výstavba zdí v oblasti trianglu SO 34-38-51,
 - realizace části kabelovodu SO 34-33-61.1 ve střední části stanice v místě stávající koleje st.č. 10, mezi výhybkami st.č. 206-213 a pod výhybkou st.č. 227. Dále bude postavena část kabelovodu přes most v ul. U Prazdroje SO 34-38-04 včetně protlaku pro kabelovod pod kolejemi st.č. 6a - 109 v km 1,114 budou provedeny větve kabelovodu pod kolejemi st.č.21-27.
 - po přepojení kabelů z KD6 do zavazadlového tunelu bude dokončen kabelovod podél koleje č.27 až k technologické budově.
 - Následně, po zřízení provizorní trafostanice proběhnou stavební úpravy ve stávající trafostanici SO 34-34-09,
 - výstavba retenční nádrže SO 34-34-21.1.
 - SO 34-34-10 ŽST Plzeň hl.n., stavební úpravy ve VB, výstavba kabelové lávky zavazadlovým tunelem až k místnosti „HICOM B“ včetně průrazu pro provizorní kabelové vedení. Kabelová lávka do místnosti „Skladu“ a „Elektro“ musí být dokončena před 2 stavebním postupem a propojena s lávkou v zavazadlovém tunelu.

Stavební postup č.1 - Výstavba kolejí č. 201 a 202 s napojením do staničních kolejí 101,102 a 104 jižního zhlaví osobního nádraží. Mezi výhybkami č. 266 a 267 a začátkem vyloučené koleje bude ponecháno místo na objíždění hnacího vozidla (vč. vozidel závislé trakce).

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z ul. Cvokařská přes provozovanou kolej st.č. 90., kde bude zřízen hlídaný, závorou zabezpečený staveništní přejezd. V místě snesených kolejí č. 1d – 8d vznikne plocha pro mechanizaci a deponii zhotovitele.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukované podobě. Na St.XXIV bude po dobu postupu namísto původního zařízení s vazbou do St.5 pouze tabule pro zavěšování klíčů.

Z důvodu problematické přípravy vlakové cesty přes uzamčené křižovatkové výhybky s pohyblivými hroty srdcovek (výh. 105ab, 110ab) bude na konci postupu ozámkování nového stavu provedeno trvale do přímého směru tak, že budou možné pouze cesty z/na koleje 17/17v a z/na koleje 19/19v.

Rozsah práce

- a) Snesení staničních kolejí st.č. 9,11,13 a části k.č. 15, 17 a 19 os. nádraží. Snesení kolejí st.č. 17, 19 a část kolejí st.č. 29 v lobežském kolejišti.
- b) Snesení výhybek na osobním nádraží č. 223, 224, 229, 230, 232, 235, 236, 240, 243, 245.
- c) Snesení kolejí mezi výhybkami č. 231–238 a 244–258 pro výstavbu TS.
- d) Snesení výhybky st.č.252 a její náhrada kolejovým polem. Výhybka bude použita po regeneraci pro provizorní zapojení v 2 SP.
- e) Demolice nástupiště č.2a – uvolnění ploch pro výstavbu budovy EPZ SO 34-34-03, zbylá už. délka nástupiště 135m.
- f) Nový železniční svršek a spodek kolejí č. 201 a 202 s napojením do staničních kolejí 101,102, 104. K.č.106 jen za výhybku č. 108.
- g) Položení nové výhybky na lobežském zhlaví č.207. Nové výhybky na os. nádraží č. 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 110.
- h) Výstavba umělých staveb ve stanici:
 - Úprava stávajících nástupišť č. 3 a 4 v místě kolejových úprav.
 - Výstavba kabelovodu SO 34-33-61.1, v místě snesených kolejí realizován v otevřeném výkopu (koleje st.č. 13-19), dojde k napojení na kabelovod realizovaný v rámci přípravných prací.
 - Jsou zahájeny práce na výstavbě budovy EPZ SO 34-34-04 v lobežském kolejišti a budovy EPZ SO 34-34-03 ve střední části stanice.
 - Jsou zahájeny práce na komunikacích SO 34-32-01.3 a SO 34-32-01.2 v trianglu.

Stavební postup č.2 – Jedná se o nejrozsáhlejší část přestavby uzlu, 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. Na konci postupu musí být dokončena budova EPZ SO 34-34-03, EPZ SO 34-34-04 a zprovozněno předtápěcí zařízení v novém kolejišti. Bude dokončena úprava stávající TS včetně technologie a TS ústředního stavědla. Stávající budova na nástupišti č.2a bude kompletně zdemolována až po přepojení kabelů do nového kabelovodu a postavení kiosku pro výpravčí – v polovině SP č.2.

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. Na provizorní nástupiště bude přístup zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ a dále přes stávající střežený přejezd.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z ul. Cvokařská, přes triagl a podél lobežských kolejí. V rámci postupu se jako poslední se realizuje DKS ve střední části stanice, do té doby je to jediná přístupová cesta pro staveništní mechanizaci k nástupištím. Přístup pro staveništní mechanizaci za nově budovaný podchod je zajištěn provizorním staveništním mostem.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukované podobě. Na St.XXI a St.XXIV bude po dobu postupu namísto původního zařízení s vazbou do

St.5 pouze tabule pro zavěšování klíčů. Na konci postupu bude v obvodu Lobzy a na nové části kolejiště v obvodu Osobní nádraží aktivováno nové SZZ (Triangl).

Na začátku stavebního postupu bude provedena přeložka páteřních kabelů mezi St.5, St.2 a St.XXII. Výhybky 404 a nově vložená výhybka PX1 budou z důvodu zrušení RZZ St.XXI uzamčeny s výsledným klíčem umístěným na tabuli pro zavěšování klíčů na St.XXI.

Rozsah práce

- a) Snesení železničního svršku vyloučených kolejí osobního nádraží st.č. 1, 2, 3, 5. zhlaví lobežských kolejí č. 30 – 46a k.č. 90.
- b) Budou sneseny výhybky st.č.123, 128, 136, 140 165, 166, 167, 168, 411, 412, 413, 414, 424, 425, 429, 392, 393, 394, 395, 215, 217, 219, 221, 220, 225, 226, 233, 237, 264, 265, 272 a 273.
- c) Nový železniční svršek a spodek staničních kolejí č. 0,1, dále pak kusých kolejí č. 3,5 a dokončení k.č. 106.
- d) Železniční svršek a spodek lobežských kolejí č. 204, 206, 208, 210, 212, D1, D2, 214a, 921 a C1,C3,C5 s napojením do severního zhlaví.
- e) Na začátku postupu provizorní propojení kolejí st.č. 4,6,8 přes výhybku PX1 (výhybka st.252 vytržena v předchozím SP). Výhybka č. 251 bude nahrazena kolejovým polem.
- f) Na konci postupu provizorní propojení výhybky na pražském zhlaví do stávající DKS st.č.119.
- g) Zdemolují se relé v km 109,760 a uvolní tak místo pro výstavbu TS demolice č.62.
- h) Na konci postupu dojde k přečíslování stávajících nástupišť č. 2 na n.č.3.
- i) Výstavba umělých staveb ve stanici:
 - železniční most (podchod) SO 34-38-07.1, pod novými kolejemi č. 1,3,5,106,
 - železniční most (zavazadlový tunel) SO 34-38-09 pod novými kolejemi č. 1,0,
 - sanace železničního mostu SO 34-38-04 přes ulici U Prazdroje pod krajní kolejí,
 - dokončení výstavby kabelovodu včetně uložení inž. sítí SO 34-33-61.1,
 - dokončení pozemních komunikací v oblasti trianglu SO 34-32-01.1, SO 34-32-01.2, SO 34-32-01.3, SO 34-32-03
 - dokončení výstavby ústředního stavědla včetně technologického vybavení SO 34-34-01.
 - kiosek pro výpravčí SO 34-34-06,
 - zastřešení nástupiště SO 34-34-34, SO 34-34-32.1,
 - stavební úpravy ve VB SO 34-34-10,
 - v závěru postupu novostavba garáže MUV SO 34-34-02,
 - výstavba nástupišť č.3 a 4,
 - bude dokončena budova EPZ SO 34-34-03 a dokončena výstavba EPZ 34-34-04,
 - opěrné zdi v oblasti trianglu SO 34-38-52.1,
 - sanace přístřešku SO 34-34-32.1,
 - kanalizace SO 34-37-21.1, SO 34-37-22,
 - příjezd k EPZ 1 a 3 SO 34-32-03
 - během postupu provizorní osazení buňky pro výpravčí v místě prostoru nástupiště před VB.
 - Během demolice pozemního objektu na nástupišti č. 2a, bude jako poslední zdemolována část nazývaná „Stara zkušebna“, a to až po dokončení kabelovodu a kiosku pro výpravčí, předpoklad cca 2,5 měsíce po začátku stavebního postupu. Do té doby budou vedeny kabelové trasy po starém zastřešení, které bude rovněž sneseno až po dokončení kabelovodu.

Stavební postup č.2a - na konci postupu č.2 : Propojení zrekonstruovaného lobežského kolejiště do 2. TK směr České Budějovice, musí být realizováno až po zprovoznění technologické budovy. Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup přes triangl a podél snesených lobežských kolejí přes ZS.

Rozsah práce

- a) Snesení výhybek st.č. 388,163 a 164
- b) Položení nové výhybky č. a202b a 203.
- c) Zapojení nové koleje do stávajícího stavu v km 347,172.

Stavební postup č.3 – Propojení zrekonstruovaného lobežského kolejiště do 1. TK směr České Budějovice. Nové lobežské koleje č. 203, 205 a 207 se zapojením do kolejí jižní části osobního nádraží č. 27,25,23 a 21.

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup v místě českobudějovického zhlaví z ul. Lobežská okolo rampy a dále podél kolejí v místě snesené koleje st.č.33.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukováném rozsahu souběžně s novým zabezpečovacím zařízením. Provoz St.3 a St.XXIV je zahájením postupu ukončen. Na St.XXI je pouze tabule pro zavěšování klíčů.

Ke konci stavebního postupu bude položena kabelizace nového zabezpečovacího zařízení a budou instalovány, zapojeny a přezkoušeny prvky vyloučené části nového SZZ Triangl. Na konci stavebního postupu bude na novou část kolejiště rozšířeno nové zabezpečovací zařízení a bude zřízena definitivní vazba do St.5 Radbuza v kolejích 103-21 a 105-25.

Instalace vnějších prvků, zapojení a zkoušení rozšíření nového zařízení proběhne v době výluky liché skupiny obvodu Lobzy.

Rozsah práce

- a) Snesení výhybek na lobežském zhlaví st.č.162, 389, 390, 391, 172, 173, 175, 177, 179, 181, 181, 184, 231, 238, 241, 244, 247, 255, 258, 260, 268. Koleje st.č. 21-27 přístupné jako kusé ze směru Domažlice/Cheb do km 348,930.
- b) Nové výhybky č.106, 109, 112, 111, 113, 201, 208, 209, 210, 211, včetně zapojení do nového i stávajícího stavu.
- c) Snesení části koleje st.č.31 a 33 + navazující část zhlaví
- d) Nový železniční svršek a spodek kolejí 203, 205, 207 a napojení do staničních kolejí st.č.21-27, včetně nových výhybek v navázání na zhlaví.
- e) Demolice provizorního nástupiště na konci postupu (bude projednáno, zda ho neponechat pro 2. stavbu).

Stavební postup č.4 - Zapojení nové staniční koleje č.1 položené v postupu č.2 do traťové koleje směr Praha, sanace mostu po koleji.

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z trianglu přes most nad ul. U Prazdroje.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukováném rozsahu souběžně s novým zabezpečovacím zařízením. Na konci stavebního postupu bude nové SZZ rozšířeno.

Demontáží koleje 6 ukončí provoz St.XXI a bude zrušeno. Výhybky 404 a PX1 budou bez zámků volně přestavitelné a budou přestavovány podle potřeby.

Rozsah práce

- a) Snesení koleje č.1 od km 102,425 do km 102,020, staniční koleje st..č.8k,6 a 6s

- b) Snesení výhybky č. 112, 404 a 206.
- c) Položení nové TK č.1 včetně části na mostu a žel. spodku.
- d) Výstavba umělých staveb ve stanici:
 - Sanace mostu přes Jateční ulici SO 34-38-01
 - Sanace mostu U Prazdroje SO 34-38-04
 - Dokončení kabelovodu SO 34-33-61.1 protlakem

Stavební postup č.5 - Druhá traťová kolej směr Prahy včetně zapojení DKS a zapojení koleje směr Žatec. Sanace mostu přes ul. U Prazdroje. Kolejové úpravy na seřaďovacím nádraží. Na konci postupu dokončení i stavebního postupu č.6

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z ul. Jateční

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukovaném rozsahu souběžně s novým zabezpečovacím zařízením, na kterém bude vyloučena dosud nezrealizovaná část kolejiště.

Na rozdíl od předchozích postupů již není možný přechod mezi obvodem nového SZZ a obvodem St.2. St.2 zůstává v činnosti do začátku stavebního postupu 8. Na konci stavebního postupu bude vyloučená část kolejiště zřízená v těchto postupech zprovozněna v JOP nového SZZ (Triangl).

Instalace vnějších prvků, zapojení a zkoušení rozšíření nového zařízení proběhne v době výluky kolejiště.

Ke konci stavebního postupu bude v prostoru seřaďovacího nádraží položena kabelizace a budou instalovány, zapojeny a přezkoušeny vnější prvky MPZZ zřizované ve stavebním postupu. Na výhybkách směřujících do nedokončené části kolejiště budou nasazeny zámky s výsledným klíčem uloženým v SÚ Triangl.

Na konci stavebního postupu bude vyloučená část MPZZ zřízená v postupu 5 zprovozněna

Rozsah práce

- a) Snesení traťové koleje č.2 směr Praha + navazující část zhlaví.
- b) Snesení provizorního napojení.
- c) Snesení st. výhybek DKS č.125, 120, 119, 115, 117,121, 129 a 206.
- d) Snesení části kolejí na seř. nádr. st.č.3,5,7,9,11,13,15 a 101 a výhybek st.č.70, 73, 77, 79, 85, 90, 92.
- e) Nový železniční svršek a spodek TK č.2 směr Praha a jižní zhlaví seř. nádraží.
- f) Nový železniční svršek k.č. C2-C6, je nutné nepoškodit již položené kabelové trasy.
- g) Nové výhybky DKS na pražském zhlaví č.a1b, 3, 4, 5, 6, a7b, a8b. Nové výhybky na seřaďovacím nádraží č. 315, 316, 314, 317, 318, 319, 321.
- h) Výstavba umělých staveb ve stanici:
 - Sanace železničního mostu SO 34-38-04 přes ul. U Prazdroje
 - Sanace mostu přes Jateční ulici SO 34-38-01

Stavební postup č.6 – Úprava zhlaví na seřaďovacím nádraží. Dokončen současně se stavebním postupem č.5.

Přístup staveništní mechanizace bude z ulice Na Sklárně a dále přes střežený staveništní přejezd.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu stávající zabezpečovací zařízení v redukovaném rozsahu souběžně s novým zabezpečovacím zařízením, na kterém bude vyloučena dosud nezrealizovaná část kolejiště.

Na rozdíl od předchozích postupů již není možný přechod mezi obvodem nového SZZ a obvodem St.2. St.2 zůstává v činnosti do začátku stavebního postupu 8. Na konci stavebního postupu bude vyloučená část kolejiště zřízená v těchto postupech zprovozněna v JOP nového SZZ (Triangl).

Rozsah práce

- a) Snesení části kolejí st.č. 105 a 103, včetně výhybek 98,101,102,105.
- b) Položení nových kolejí včetně železničního spodku na zhlaví.
- c) Položení nových výhybek č. 322,499,325,326.

Stavební postup č.7 – Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z ul. Na Sklárně.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu definitivní podoba zabezpečovacího zařízení po 1.stavbě Uzlu Plzeň s vyloučením dosud nerealizovaných částí kolejiště.

Ke konci stavebního postupu v prostoru seřaďovacího nádraží bude položena kabelizace a budou instalovány, zapojeny a přezkoušeny prvky části MPZZ realizované ve stavebním postupu.

Na konci stavebního postupu bude na novou část kolejiště rozšířeno nové zabezpečovací zařízení. Současně bude dokončena úprava zařízení St.14.

Rozsah práce

- a) Během postupu výstavba provizorních nástupišť u kolejí st.č. 16 a 24.
- b) Snesení železničního svršku spodku části kolejí st.č. 107, 109 a výhybek č. 100 a 103.
- c) Nové výhybky č. 498,323,a324b do DKV a teplárny

Stavební postup č.8 – Výstavba severní části osobního nádraží s napojením na seřaďovací nádraží včetně mostních objektů.

Přístupu na stávající nástupiště bude zajištěn přes podchod vybudovaný v rámci stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. Přístup na provizorní nástupiště vybudované pro vlaky od Klatov bude z ul. Šumavská.

Staveništní mechanizace bude mít přístup z trianglu po nově vybudované části komunikace pro HZS a z ul. Šumavská. Přístup pro staveništní mechanizaci za nově budovaný podchod je zajištěn provizorním staveništním mostem. V místě staveništního přejezdu budou nové koleje položeny až po zrušení tohoto přejezdu.

V průběhu stavebního postupu bude v provozu již jen definitivní zabezpečovací zařízení, na kterém bude vyloučena dosud nezrealizovaná část kolejiště.

Rozsah práce

- a) Před začátkem prací výstavba provizorních nástupišť u kolejí st.č. 16 a 24 včetně provizorního přístupu.
- b) Snesení železničního svršku spodku kolejí č. 4, 6, 8, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26.
- c) Snesení výhybek st.č.98, 101, 102, 104, 107, 114, 116, 122,130, 131, 141, 143, 142, 146, 147, 148, 150, 151, 157, 159, 160, 206, 208, 209, 213, 216, 404, 409, 222, 227, 234, 239, 242, 246, 252, 253, 248, 256, 405, 262, 263, 270, 271, 287.
- d) Nový železniční svršek a spodek kolejí č.2,4,6,8,12,14,16,18 a kolejí směr seřaďovací nádraží č.12a a 18a.
- e) Položení nových výhybek č. 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 27, 30, 31, 32, 33 a 287.
- f) Přečíslování stávajících nástupišť č. 1 a 1a na n.č. 2 a 1.
- g) Výstavba umělých staveb ve stanici:
 - železniční most (podchod) SO 34-38-07.1
 - železniční most (zavazadlový tunel) SO 34-38-09
 - sanace železničního mostu SO 34-38-04 přes ulici U Prazdroje
 - výstavba nástupišť

Stavební postup 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.

Rozsah práce

- a) Snesení provizorních nástupišť a dokončení železničního spodku a svršku kolejí n.č. 12 a 20.

Předpokládané časový průběh realizace stavby je stanoven na základě podkladů obdržených od investora

zahájení stavby 1.12.2013

dokončení stavby 30.11.2015

V zimmím 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.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Na základě navrhovaných změn v rámci stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“, zejména výstavby nové budovy Ústředního stavědla a dalších změn ve sdělovacím a zabezpečovacím zařízení, dochází ke změně celková **spotřeby elektrické energie**. Tyto změny jsou zachyceny v následujícím přehledných tabulkách :

| ŽST. PLZEŇ hl.n. - ENERGETICKÁ BILANCE (zařízení napájené z TS Železniční ulice) | | | | | | |
|---|----------------------|----------------------|--------------|-----------------|----------------------|--------------|
| odběr | stávající Pi (kW) | soudobost β | Ps (kW) | nový Pi (kW) | soudobost β | Ps (kW) |
| Stavědlo 5 Radbůza Demolice č. 81 v 2. etapě | | | | | | |
| <i>elektrokotel</i> | 82 | 0,7 | 57,4 | 82 | 0,7 | 57,4 |
| <i>bojler</i> | 4 | 0,7 | 2,8 | 4 | 0,7 | 2,8 |
| <i>zařízení SSZT</i> | 56 | 0,7 | 39,2 | 56 | 0,7 | 39,2 |
| <i>osvětlení</i> | 3 | 0,7 | 2,1 | 3 | 0,7 | 2,1 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 12 | 0,7 | 8,4 | 12 | 0,7 | 8,4 |
| Celkem | 157 | ..... | 109,9 | 157 | ..... | 109,9 |
| Hlavní budova | | | | | | |
| <i>bojlery</i> | 27 | 0,6 | 16,2 | 27 | 0,7 | 18,9 |
| <i>pekařství Malinová</i> | 25 | 0,7 | 17,5 | 25 | 0,7 | 17,5 |
| <i>ČD centrum</i> | 25 | 0,7 | 17,5 | 25 | 0,7 | 17,5 |
| <i>vzduchotechnika ČD centr</i> | 40 | 0,7 | 28 | 40 | 0,7 | 28 |
| <i>výtahy</i> | 30 | 0,5 | 15 | 30 | 0,7 | 21 |
| <i>osvětlení budovy</i> | 25 | 0,7 | 17,5 | 25 | 0,7 | 17,5 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 60 | 0,7 | 42 | 60 | 0,7 | 42 |
| <i>osvětlení nástupišť</i> | 28 | 0,7 | 19,6 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>ostatní</i> | 30 | 0,6 | 18 | 30 | 0,7 | 21 |
| Celkem | 290 | ..... | 191,3 | 262 | ..... | 183,4 |
| Dopravní pavilon Demolice č. 65 v 1.etapě | | | | | | |
| <i>akumulační kamna + bojlery</i> | 55 | 0,6 | 33 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>zařízení SSZT</i> | 19 | 0,7 | 13,3 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>osvětlení</i> | 2 | 0,7 | 1,4 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 15 | 0,7 | 10,5 | 0 | 0,7 | 0 |
| Celkem | 91 | ..... | 58,2 | 0 | ..... | 0 |

| | | | | | | |
|---|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| Býv. Elektroúsek | | | | | | |
| Demolice č. 64 v 1. etapě | | | | | | |
| <i>akumulační kamna +bojlery</i> | 130 | 0,6 | 78 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>osvětlení</i> | 10 | 0,7 | 7 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 15 | 0,7 | 10,5 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>destilační přístroj</i> | 25 | 0,7 | 17,5 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>nabíječky</i> | 32 | 0,7 | 22,4 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>pracovní stroje</i> | 12 | 0,7 | 8,4 | 0 | 0,7 | 0 |
| Celkem | 224 | ..... | 143,8 | 0 | ..... | 0 |
| | | | | | | |
| stavědlo Fara | | | | | | |
| Demolice č. 56 v 1.etapě | | | | | | |
| <i>bojlery</i> | 7 | 0,7 | 4,9 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>osvětlení</i> | 2 | 0,7 | 1,4 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>kancelářské</i> | 8 | 0,7 | 5,6 | 0 | 0,7 | 0 |
| Celkem | 17 | | 11,9 | 0 | ..... | 0 |
| | | | | | | |
| POL | | | | | | |
| <i>nabíječky</i> | 72 | 0,7 | 50,4 | 72 | 0,7 | 50,4 |
| <i>destilační přístroj</i> | 23 | 0,7 | 16,1 | 23 | 0,7 | 16,1 |
| <i>kompresor</i> | 14 | 0,7 | 9,8 | 14 | 0,7 | 9,8 |
| <i>bojler</i> | 15 | 0,7 | 10,5 | 15 | 0,7 | 10,5 |
| <i>pracovní stroje</i> | 18 | 0,7 | 12,6 | 18 | 0,7 | 12,6 |
| <i>osvětlení</i> | 15 | 0,7 | 10,5 | 15 | 0,7 | 10,5 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 12 | 0,7 | 8,4 | 12 | 0,7 | 8,4 |
| Celkem | 169 | ..... | 118,3 | 169 | ..... | 118,3 |
| | | | | | | |
| Venkovní osvětlení - stožáry + věže | 100 | 0,7 | 70 | 0 | 0,7 | 0 |
| | | | | | | |
| „Prkenice“+ a prod. SaZ - Demolice č. 53 | | | | | | |
| <i>akumulační kamna + bolery</i> | 65 | 0,6 | 39 | 65 | 0,6 | 39 |
| <i>osvětlení</i> | 3 | 0,7 | 2,1 | 3 | 0,7 | 2,1 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 12 | 0,7 | 8,4 | 12 | 0,7 | 8,4 |
| <i>pracovní stroje</i> | 32 | 0,6 | 19,2 | 32 | 0,6 | 19,2 |
| Celkem | 112 | ..... | 68,7 | 112 | ..... | 68,7 |
| | | | | | | |
| <i>osvětlení podchodu v km 102,909</i> | 0 | 1 | 0 | 6 | 1 | 6 |
| <i>osvětlení zavazadlovéhotunelu v km 102,663</i> | 0 | 1 | 0 | 6 | 1 | 6 |
| <i>osvětlení podchodu v km 102,697</i> | 0 | 1 | 0 | 6 | 1 | 6 |
| <i>osvětlení nástupišť, krytá část</i> | 0 | 1 | 0 | 97 | 1 | 97 |
| <i>osvětlení nástupišť, nekrytá část</i> | 0 | 1 | 0 | 7 | 1 | 7 |
| <i>osvětlení kolejiště</i> | 0 | 0,7 | 0 | 24 | 0,7 | 16,8 |
| <i>výtahy nákladní 5ks</i> | 0 | 0,4 | 0 | 85 | 0,4 | 34 |

| | | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------|--------------|---------------|-------|---------------|
| <i>výtahy osobní 6ks</i> | 0 | 0,4 | 0 | 36,6 | 0,4 | 14,64 |
| Celkem | 0 | ..... | 0 | 267,6 | ..... | 187,44 |
| | | | | | | |
| Nové odběr. místa | | | | | | |
| Kiosek výpravčích | 0 | 0,4 | 0 | 72,6 | 0,8 | 58,08 |
| EPZ | 8 | 0,6 | 4,8 | 8 | 0,6 | 4,8 |
| Celkem | 8 | ..... | 4,8 | 80,6 | ..... | 62,88 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Celkem - odběry | 1118 | ..... | 741,9 | 1048,2 | ..... | 730,62 |

| ŽST. PLZEŇ hl.n. - ENERGETICKÁ BILANCE | | | | | | |
|---|------------|-----------|--------------|---|-----------|-------------|
| (Zařízení napájené ze stáv. rušené blokové TS Triangl) | | | | (Zařízení napájené z nové TS v novém objektu Ústředního stavědla) | | |
| odběr | stávající | soudobost | Ps (kW) | nový | soudobost | Ps (kW) |
| | Pi (kW) | β | | Pi (kW) | β | |
| Nákladový obvod | | | | | | |
| demolice | | | | | | |
| <i>akumulační kamna + bojler</i> | 170 | 0,7 | 119 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>osvětlení budov</i> | 20 | 0,7 | 14 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 20 | 0,7 | 14 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>vekovní osvětlení</i> | 24 | 0,7 | 16,8 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>pracovní stroje</i> | 35 | 0,7 | 24,5 | 0 | 0,7 | 0 |
| Celkem | 269 | ..... | 188,3 | 0 | ..... | 0 |
| | | | | | | |
| 6. záloha | | | | | | |
| <i>akumulační kamna + bojler</i> | 45 | 0,7 | 31,5 | 45 | 0,7 | 31,5 |
| <i>osvětlení</i> | 2 | 0,7 | 1,4 | 2 | 0,7 | 1,4 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 6 | 0,7 | 4,2 | 6 | 0,7 | 4,2 |
| <i>pracovní stroje</i> | 18 | 0,7 | 12,6 | 18 | 0,7 | 12,6 |
| <i>destilační přístroj</i> | 15 | 0,7 | 10,5 | 15 | 0,7 | 10,5 |
| Celkem | 86 | 0,7 | 60,2 | 86 | 0,7 | 60,2 |
| | | | | | | |
| stavědlo 20 | | | | | | |
| demolice č.100 | | | | | | |
| <i>akumulační kamna + bojler</i> | 20 | 0,7 | 14 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>zařízení SSZT</i> | 18 | 0,7 | 12,6 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>osvětlení</i> | 1 | 0,7 | 0,7 | 0 | 0,7 | 0 |
| <i>kancelářské spotřebiče</i> | 8 | 0,7 | 5,6 | 0 | 0,7 | 0 |
| Celkem | 47 | ..... | 32,9 | 0 | ..... | 0 |
| | | | | | | |
| další odběry v obvodu ŽST. Plzeň hl.n. cca 20 menších staveb s technol. zařízením, malé díly a šatny | 130 | 0,6 | 78 | 0 | 0,6 | 0 |
| demolice | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|------------------------|------------|-------|--------------|------------|-------|--------------|
| nová provozní budova | 0 | 0,7 | 0 | 231 | 0,7 | 161,7 |
| osvětlení | 0 | 0,7 | 0 | 50 | 0,7 | 35 |
| RZZ | 0 | 0,7 | 0 | 90 | 0,65 | 58,5 |
| spínací stanice | 0 | 0,7 | 0 | 0 | 0,6 | 0 |
| EPZ 1,3 | 0 | 0,7 | 0 | 20 | 0,6 | 12 |
| ubytovna Ostruhová 10 | 45 | 0,8 | 36 | 45 | 0,8 | 36 |
| garáž MUV | 0 | 0 | 0 | 42 | 0,75 | 31,5 |
| | | | 0 | | | |
| Celkem | 45 | ..... | 36 | 478 | ..... | 334,7 |
| | | | | | | |
| Celkem - odběry | 577 | ..... | 395,4 | 564 | ..... | 394,9 |

Z výše uvedené bilance vyplývá, že realizací stavby dojde k mírnému poklesu spotřeby elektrické energie.

Elektrická energie pro trakční vedení a napájení ostatních zařízení z TV bude zajišťována z NS Doudlevice. S ohledem na skutečnost, že 1.stavba uzlu Plzeň řeší jen část celkového rozsahu uzlu, bude energetická bilance NS Doudlevice posouzena až v rámci stavby „Uzel Plzeň, 3.stavba“ která se mimo jiné zabývá i přestavbou této NS.

Pro vytápění nově budovaných objektů jsou navrženy plynovodní přípojky ze stávajícího rozvodu plynu. Přípojky musí zabezpečit tyto **objemy plynu**:

SO 34-34-01 Novostavba ústředního stavědla Plzeň

| | |
|----------------------------|-----------------------------|
| minimální hodinová | 0,50 m ³ |
| maximální hodinová | 9,60 m ³ |
| roční předpokládaná | 22 500 m³ |

SO 34-34-02 Novostavba garáže MUV

| | |
|----------------------------|-----------------------------|
| minimální hodinová | 0,60 m ³ |
| maximální hodinová | 9,20 m ³ |
| roční předpokládaná | 19 500 m³ |

Odběr vody nutný v provozu stavby bude zajišťován ze stávajících zdrojů. Zajištěn bude i přívod vody pro potřeby požárního zásahu pro případ mimořádné události. Rozvod je zajištěn napojením na stávající vodovodní řady. Nově budovanými přípojkami či stávající řady musí zabezpečit množství vody u jednotlivých objektů takto:

SO 34-34-01 Novostavba ústředního stavědla Plzeň

Přípojka pitné vody bude provedena z polyethylénového potrubí o profilu PE100 63x5,8mm a bude zakončena domovním uzávěrem vody. Za hlavním domovním uzávěrem s vodoměrnou sestavou dojde k oddělení požárního vodovodu. Venkovní vedení je uloženo v hloubce 1500 mm pod povrchem terénu. Teplá užitková voda bude získávána pomocí deskového výměníku s vyrovnávací akumulací nádobou o objemu 300 litrů. Potrubní lopatkový vodoměr o měrném průtoku 5,0 m³/hod bude umístěn za hlavním uzávěrem vody.

| | | |
|--------------|---------|-----------------|
| potřeba vody | 33 osob | 56 l/osoba, den |
| | 7 osob | 72 l/osoba, den |

průměrná denní potřeba vody $Q_p = 33 \cdot 56 + 7 \cdot 72 = 2\,352$ l/den

maximální denní potřeba vody $Q_m = 2\,352 \cdot 1,5 = 3\,528$ l/den

maximální denní potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV} = 1\,305$ l/den

maximální dvouhodinová potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV/2h} = 1\,005$ l

maximální hodinová potřeba vody – pro celý objekt

$Q_h = 441$ l/hod, $Q_v = 3,43$ l/s

potřeba vody pro požární vodovod – pro celý objekt
hydrant 25D - $q_{min} = 1,1 \text{ l/s}$ uvažovaný zásah max. 2 hydranty
 $Q_{vP} = 2 \cdot 1,1 = 2,20 \text{ l/s}$

SO 34-34-02 Novostavba garáže MUV

Vnitřní vodovod je rozdělen na rozvody pitné a teplé užitkové vody a rozvody požárního vodovodu k hydrantům. Přípojka pitné vody bude provedena z polyethylenového potrubí o profilu PE100 50x4,6mm a bude zakončena domovním uzávěrem vody v objektu v prostoru denní místnosti. Za hlavním domovním uzávěrem s vodoměrnou sestavou dojde k oddělení požárního vodovodu. Venkovní vedení je uloženo v hloubce 1500 mm pod povrchem terénu. Teplá užitková voda bude získávána z nepřímotopného akumulárního ohříváku o objemu 160 litrů. Měření spotřeby vody bude zajištěno pro celý objekt společně lopatkovým vodoměrem. Potrubní lopatkový vodoměr o měrném průtoku $3,5 \text{ m}^3/\text{hod}$ bude umístěn za hlavním uzávěrem vody.

potřeba vody 9 osob 72 l/osoba, den
průměrná denní potřeba vody $Q_p = 9 \cdot 72 = 648 \text{ l/den}$
maximální denní potřeba vody $Q_m = 648 \cdot 1,5 = \mathbf{972 \text{ l/den}}$
maximální denní potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV} = 405 \text{ l/den}$
maximální dvouhodinová potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV}/2h = 135 \text{ l}$
maximální hodinová potřeba vody – pro celý objekt
maximální hodinová potřeba vody
 $Q_h = 122 \text{ l/hod.}$ $Q_v = 0,81 \text{ l/s}$

potřeba vody pro požární vodovod – pro celý objekt
hydrant 25D - $q_{min} = 1,1 \text{ l/s}$ uvažovaný zásah max. 2 hydranty
 $Q_{vP} = 2 \cdot 1,1 = 2,20 \text{ l/s}$

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

Objekt bude napojen pomocí vodovodní přípojky na areálové rozvody vody. Přípojka bude provedena z polyethylenového potrubí o profilu PE100 25x2,3mm a bude zakončena sekčním uzávěrem vody v objektu. V hygienickém zázemí a kuchyňce kiosku bude zbudován lokální ohřev TUV o objemu 10l. Měření spotřeby vody bude zajištěno pro celý objekt společně lopatkovým vodoměrem. Potrubní lopatkový vodoměr o měrném průtoku $1,5 \text{ m}^3/\text{hod}$ bude umístěn za hlavním uzávěrem vody.

potřeba vody 6 osob 56 l/osoba, den
průměrná denní potřeba vody $Q_p = 6 \cdot 56 = 336 \text{ l/den}$
maximální denní potřeba vody $Q_m = 336 \cdot 1,5 = \mathbf{504 \text{ l/den}}$
maximální denní potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV} = 180 \text{ l/den}$
maximální dvouhodinová potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV}/2h = 60 \text{ l}$
maximální hodinová potřeba vody – pro celý objekt
 $Q_h = 41 \text{ l/hod.}$ $Q_v = 0,20 \text{ l/s}$

SO 34-34-10 Stavební úpravy ve VB na osob. nádr.

Ve vestavbě hygienického zázemí bude zbudován vnitřní vodovod. Vnitřní vodovod je rozdělen na rozvody pitné a teplé užitkové vody k jednotlivým odběrním místům z plastového potrubí a požárního vodovodu k hydrantu z ocelového pozinkového potrubí.

Vestavek bude napojen na stávající rozvody vody v šachtě v prostoru nové šatny.

potřeba vody 4 osob 72 l/osoba, den
průměrná denní potřeba vody $Q_p = 4 \cdot 72 = 288 \text{ l/den}$
maximální denní potřeba vody $Q_m = 288 \cdot 1,5 = \mathbf{432 \text{ l/den}}$
maximální denní potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV} = 160 \text{ l/den}$
maximální dvouhodinová potřeba TUV (55°C) $Q_{TUV}/2h = 80 \text{ l}$
maximální hodinová potřeba vody – pro celý objekt
 $Q_h = 54 \text{ l/hod.}$ $Q_v = 0,62 \text{ l/s}$

potřeba vody pro požární vodovod – pro vestavbu
hydrant 25D - $q_{min} = 1,1 \text{ l/s}$ uvažovaný zásah max. 1 hydrant
 $Q_{vP} = 1 \cdot 1,1 = 1,1 \text{ l/s}$

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 v prostoru odstavných kolejích Lobzy.

Odstavné koleje Lobzy

průměrná denní potřeba vody dle DKV Plzeň: $Q_p = 2400 \text{ l/den} = \mathbf{2,4 \text{ m}^3/\text{den}}$

roční potřeba vody $Q_r = 876 \text{ m}^3$

Výpočtový průtok pro provozní účely je určen z nárazových odběrů a jejich možných současností. Potrubí rozvodů je nadimenzováno s možností současného odběru ze čtyř odběrných míst s výtokem po 1 l/s.

Výpočtový průtok pro návrh potrubí: $Q_v = 4 \cdot 1,0 = 4 \text{ l/s}$

Žst. Plzeň hl. n.:

průměrná denní potřeba vody dle DKV Plzeň: $Q_p = 4800 \text{ l/den} = \mathbf{4,8 \text{ m}^3/\text{den}}$

roční potřeba vody $Q_r = 1752 \text{ m}^3$

Výpočtový průtok pro provozní účely je určen z nárazových odběrů a jejich možných současností. Potrubí rozvodů je nadimenzováno s možností současného odběru ze šesti odběrných míst s výtokem po 1 l/s.

Výpočtový průtok pro návrh potrubí: $Q_v = 6 \cdot 1,0 = 6 \text{ l/s}$

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Úkolem SO 34-37-21.1 ŽST Plzeň hl.n., kanalizace je **odvedení dešťových vod** z přístřešků nástupišť hlavního nádraží a z železničního spodku vybraných kolejí v úseku hlavního nádraží Plzeň – triangl (Ústřední stavební plocha 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 odkanalizován 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.

Páteční stoka 1100/600 vedoucí pod výpravní budovou bude vzhledem k navržené poloze kiosku výpravních (34-34-06) prodloužena (stoka C) a šachta, do které budou napojeny další stoky, bude osazena na potrubí mimo tuto budovu. Zprava i zleva se do šachty napojí stoky vedoucí napříč nádražím (stoky C1 a C2) a do nich následně stoky vedoucí jednotlivými nástupišti (stoka C1-1, C1-2, C1-3, C1-4, C1-5, C2-1, C2-2, C2-3, C2-4 a C2-5). Stoky C2-2, C2-3, C2-4 a část stoky C2 budou řešeny v rámci 2. stavby. Mezi zavazadlovým tunelem (SO 34-38-09) a podchodem pro pěší budovaným v rámci stavby „Plzeň, průjezd uzlem ve směru III. TŽK“ budou vody z dešťových svodů odvádět stoky B1 a B2. Kanalizační potrubí bude uloženo v kolejišti pod trativody a napojeno do kanalizace DN 300 vedoucí podchodem se zaústěním do stoky 1100/600 u křižovatky ulic Šumavská a Sirkova. Zbývající část nádraží, kterou řeší 1. stavba, v úseku zmiňovaného podchodu pro pěší a železničního mostu v Sirkově ulici je odkanalizována pomocí navržených stok A1, A1-1 a A2. Stoky A1 a A2 vedou taktéž kolejištěm s uložením pod trativody a napojením se do kanalizace podchodu. Stoka A1-1 vede nástupišťem č.1. Všechny uvedené stoky jsou navrženy z plastových trub o profilu DN200-DN300, SN8 kN/m².

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 1400/800 vedoucí zmiňovanou ulicí.

V nástupišťích na hlavním nádraží dešťovou vodu seberou stoky D1, D1-1, D2, D3 a D4 (stoka D1-1 a část stoky D1 je řešena v rámci 2. stavby). Ty se napojují na stoku D, která dešťové vody odvede směrem k trianglu. Stoka D je téměř v celém úseku vedena v souběhu s kabelovodem SO 34-33-61.1. Uvedené stoky jsou navrženy z plastových trub o profilu DN200, stoka D o profilu DN200 – DN500, SN8 kN/m².

Přípojky v areálu dráhy jsou navrženy z plastových trub DN150, SN8 kN/m².

Odtok do kanalizace bude vypouštěn řízeně, s maximálním povoleným průtokem odpovídajícím hodnotě 4l/s z hektaru plochy areálu. Z tohoto důvodu je na areálové kanalizační stoce před zaústěním do městské kanalizace navržena retenční nádrž o objemu 250 m³ s regulací odtoku.

Množství dešťových vod z přístřešků nástupišť a z pláně železničního spodku je stanoveno dle Plzeňských standardů na intenzitu 20-ti min deště s periodicitou n=0,5. Dle ombrografické stanice Plzeň – Doudlevec je hodnota návrhové intenzity srážky **121 l/s.ha**.

Hlavní nádraží – stávající stav

| | úsek | F | k | F _{red} | Q _{celk} |
|---|------------------------------|----------------|------|------------------|-------------------|
| | | m ² | | m ² | l/s |
| odtok do kanalizace 1100/600 z hl. nádraží | | | | | |
| | železniční spodek | 37668 | 0.25 | 9417 | 113.94 |
| | přístřešky a zpevněné plochy | 21625 | 0.90 | 19462 | 235.50 |
| Celkem | | 59292 | 0.49 | 28879 | 349.44 |

Hlavní nádraží – výhledový stav

| | úsek | F | k | F _{red} | Q _{celk} |
|---|------------------------------|----------------|------|------------------|-------------------|
| | | m ² | | m ² | l/s |
| odtok do kanalizace 1100/600 z hl. nádraží | | | | | |
| | železniční spodek | 27227 | 0.25 | 6807 | 82.36 |
| | přístřešky a zpevněné plochy | 19893 | 0.90 | 17904 | 216.63 |
| Celkem | | 47119 | 0.52 | 24710 | 298.99 |

Množství dešťových vod odváděných do městské kanalizace z hlavního nádraží se snižuje o **50,45 l/s**.

Lokalita Ústředního stavědla (Triangl) – výhledový stav

| | úsek | F | k | F _{red} | Q _{celk} |
|--|------------------------------|----------------|------|------------------|-------------------|
| | | m ² | | m ² | l/s |
| odtok do kanalizace 1400/800 ve Cvokařské ulici přes retenční nádrž | | | | | |
| | železniční spodek | 44551 | 0.25 | 11138 | 134.77 |
| | přístřešky a zpevněné plochy | 5430 | 0.90 | 4887 | 59.14 |
| Celkem | | 49982 | 0.32 | 16025 | 193.90 |

Návrh retenční nádrže

| | | |
|----------------------|----------------------|--------------------------|
| Odvodňovaná plocha: | 49982 m ² | 4.9982 ha |
| Plocha redukována: | 16025 m ² | 1.6025 ha |
| odtokový součinitel: | 0.3206 | |
| odtok z nádrže: | 18.22 l/s | 0.0182 m ³ /s |

| doba trvání deště | | intenzita deště | přítok do nádrže | | odtok z nádrže | | objem nádrže |
|-------------------|------|---------------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|
| min | sec | ls ⁻¹ ha | m ³ /s | m ³ | m ³ /s | m ³ | m ³ |
| 0 | 0 | 0.0 | 0.0000 | 0.00 | 0.000 | 0.00 | 0.00 |
| 5 | 300 | 268.0 | 0.4295 | 128.84 | 0.0182 | 5.47 | 123.38 |
| 10 | 600 | 192.0 | 0.3077 | 184.61 | 0.0182 | 10.93 | 173.68 |
| 15 | 900 | 150.0 | 0.2404 | 216.34 | 0.0182 | 16.40 | 199.94 |
| 20 | 1200 | 121.0 | 0.1939 | 232.68 | 0.0182 | 21.87 | 210.82 |

| | | | | | | | |
|-----|------|------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 30 | 1800 | 89.2 | 0.1429 | 257.30 | 0.0182 | 32.80 | 224.50 |
| 40 | 2400 | 71.0 | 0.1138 | 273.07 | 0.0182 | 43.73 | 229.34 |
| 60 | 3600 | 51.4 | 0.0824 | 296.53 | 0.0182 | 65.60 | 230.93 |
| 90 | 5400 | 37.0 | 0.0593 | 320.18 | 0.0182 | 98.40 | 221.78 |
| 120 | 7200 | 28.3 | 0.0454 | 326.53 | 0.0182 | 131.20 | 195.33 |

Retenční nádrž je navržena o objemu **250 m³**.

V rámci stavby je **splašková kanalizace** řešena ve 2 lokalitách.

V prostoru Ústředního stavědla SO 34-37-23 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.

Z hlediska množství odváděných splaškových vod je zde přímá návaznost na množství přiváděné vody:

SO 34-34-01 Novostavba Ústředního stavědla Plzeň

| | |
|---|-------------------------|
| maximální denní množství splaškových vod | Qs = 3 528 l/den |
| maximální hodinové množství splaškových vod | Qs hod = 441 l/hod |

SO 34-34-02 Novostavba garáže MUV

| | |
|---|-----------------------|
| maximální denní množství splaškových vod | Qs = 972 l/den |
| maximální hodinové množství splaškových vod | Qs hod = 121,5 l/hod |

V prostoru osobního nádraží se řeší odvedení splaškových vod z kiosku výpravčích (SO 34-34-06) umístěném na hlavním nádraží do areálové drážní kanalizace (SO 34-37-21.1). Přípojka je navržena z plastových trub DN 150, SN8 kN/m².

| | |
|---|-----------------------|
| maximální denní množství splaškových vod | Qs = 504 l/den |
| maximální hodinové množství splaškových vod | Qs hod = 41 l/hod |

Při vestavbě hygienického zázemí do suterénních prostor výpravní budovy bude zbudována vnitřní kanalizace. Vnitřní splašková kanalizace bude zaústěna do stávajícího ležatého kanalizačního svodu přes vsazenou odbočku.

| | |
|---|-----------------------|
| maximální denní množství splaškových vod | Qs = 432 l/den |
| maximální hodinové množství splaškových vod | Qs hod = 54 l/hod |

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení železničních stanic Plzeň hl.n. se zásadně nemění.

Přístup silničních vozidel a pěších k výpravní budově ve směru od ulice Mikulášské zůstává bez úprav a to včetně rozsahu a počtu parkovacích míst.

Z hlediska přístupu cestujících do prostoru železniční stanice je v současné době, v rámci samostatné stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“, budován nový podchod z výpravní budovy na jednotlivá nástupiště a s vyústěním do ulic Šumavská a Železniční. V rámci 1.stavby uzlu Plzeň bude železniční stanice doplněna o další podchod pro cestující. Tento bude situován východním směrem a bude propojovat jednotlivá nástupiště 1 - 4 s budoucím autobusovým terminálem Šumavská. Do doby jeho realizace bude od výstupu z podchodu zrealizovaná dočasný chodník do ulice Šumavské. Tento chodník bude oplocen a osvětlen. V rámci navazující stavby „Uzel Plzeň 2.stavba“ bude podchod prodloužen až na nástupiště č.5 a 6.

Pro přepravu nákladů budou nástupiště 1-3 napojena na zavazadlový podchod s výtahy. Tento podchod bude, opět v rámci navazující stavby „Uzel Plzeň 2.stavba“, prodloužen na nástupiště č.5 a 6 s následným vyústěním vně kolejiště do prostoru dnešní Pošty s přístupem z ulice Železniční. Tím bude v konečném stavu umožněna obsluha (zásobování, kom. odpad, ...) výpravní budovy.

Vlastní přístup cestujících k železniční přepravě dozná kvalitativních změn. Železniční stanice bude doplněna o několik nových nástupištních hran. Při jejich výšce 0,55m na temenem kolejnice bude umožněn snadnější nástup cestujících do vozů. Prostor přístupný pro cestující veřejnost řešený v této stavbě bude plně přístupný pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Další ve stavbě řešenou lokalitou je prostor nového Ústředního stavědla. Dopravní napojení je zde navrženo novou účelovou komunikací ve správě SŽDC s.o. napojenou do dnešní ulice Cvokařské. Z tohoto prostoru vychází účelová komunikace pro IZS umožňující průjezd kolejištěm a příjezd k výpravní budově ve směru od východu.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Bylo požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušných obecních úřadech (ÚMO Plzeň 2 a ÚMO Plzeň 4), které vydaly rozhodnutí ke kácení (ÚMO Plzeň 2 rozhodnutí ze dne 8.4.2013 UMO2/03553/13 a ÚMO Plzeň 4 ze dne 25.3.2013 UMO4/03250/13). Pouze v rozhodnutí ÚMO Plzeň 2 je požadavek na náhradní výsadbu – 30 ks stromů s obvodem kmenů 12-14 cm s tříletou následnou péčí. Ve správním území ÚMO Plzeň 2 budou realizovány dva stavební objekty - SO 92-31-41 Kolejiště Lobzy, terénní úpravy a příprava území a SO 34-31-41.1 ŽST Plzeň hl.n., terénní úpravy a příprava území. Protože je většina kácených dřevin lokalizována v úseku SO 92-31-41 Kolejiště Lobzy, terénní úpravy a příprava území, bude i v tomto SO rozpočtována náhradní výsadba od UMO Plzeň 2.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat "Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci" ČD Op 16, schválené rozhodnutím generálního ředitele Českých drah,a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006 a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Pro práce ve výškách a nad hloubkou - platí NV č. 362/2005 Sb., Bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Činnost na trakčním vedení je upravena bezpečnostními předpisy ČSN 34 3109.

Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220 V a 380 V, proto bude nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi,

nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništěm ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup :

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příslušné platné normy a předpisy (příkaz "B") a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Práce a dozor v prostoru SŽDC a ČD mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

Problematika BOZP je podrobně řešena v samostatné dokumentaci zajišťované objednatelem, tj. SŽDC s.o. Tato dokumentace BOZP není součástí projektu „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ zpracovaném SUDOPem PRAHA a.s.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

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.

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

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

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených.

Přístupnost stavby pro osoby těžce pohybově postižené je zajištění úrovnového přístupu do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je v železniční stanici Plzeň zajištěno pomocí výtahů.

Obecně lze konstatovat, že stavební úpravy jsou navrhovány jen pro upravované části železniční stanice Plzeň. Neupravované části, např. prostory uvnitř stávající výpravní budovy, prostory řešené v navazujících stavbách apod., zůstanou ve stávajícím stavu, tj. bez úprav.

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ budou rekonstruována a dobudována nástupiště č.1, 2, 3 a 4. Jejich výška bude zřízena v poloze + 0,55 m nad TK. Přístup na nástupiště č.3, 4 a 5 je zajištěn v úrovni z prostoru horního vestibulu výpravní budovy. Pro zajištění přístupu osob s omezenou schopností pohybu budou zřízeny nové osobní výtahy do nového podchodu spojující jednotlivá nástupiště s budoucím autobusovým terminálem Šumavská.

Přístup na jednotlivá nástupiště z dolního vestibulu výpravní budovy je zajištěn, v rámci samostatné investice v současné době budovaným, novým podchodem propojujícím výpravní budovu s ulicemi Šumavskou a Železniční. Tento pochod včetně výtahů a eskalátorů na nástupiště bude uveden do provozu před zahájením 1.stavby uzlu Plzeň.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna stavbou řešená nástupiště a přilehlé zpevněné plochy přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťujícím bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Na všech nástupištech budou umístěny výtahy (pro cestující, nákladní) lehké ocelové konstrukce se stěnami s kaleného skla. Skleněné stěny budou ve výši zorného pole označeny kontrastním barevným pruhem pro zlepšení orientace slabozrakých. Nástupiště a přístup na ně budou vybaveny akustickým majáčkem DHM.

Informační systém pro cestující

V železniční stanici Plzeň hl.nádraží bude informační systém doplněn o potřebné informační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.

B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle, tj. modernizace výrazné části železniční stanice Plzeň je řešeno v rámci této stavby.

Za vyvolané investice lze považovat realizaci přeložek a zabezpečení sítí cizích majitelů a správců. Všechny uvedené vyvolané investice se budou realizovat ve rámci této stavby jako samostatné stavební objekty či provozní soubory.

Stavbou jsou vyvolány úpravy a **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 sítí zajistí ČEZ Distribuce a.s. jako samostatnou investici. Technické řešení přeložek vedení ČEZ Distribuce a.s. bylo průběžně koordinováno s technickým řešením stavby. Dokumentaci přeložek či úprav vedení zajišťuje jejich správce. Jedná se o následující stavební objekty :

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.

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.

Za souběžnou a současně podmiňující investici lze považovat stavbu v realizaci **„Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“**. Investorem stavby je SŽDC s.o. V rámci této stavby bude vybudován nový podchod z výpravní budovy na jednotlivá nástupiště a s vyústěním do ulic Šumavská a Železniční. Tento podchod musí být zprovozněn dříve než budou zahájeny, v rámci 1.stavby uzlu Plzeň, stavební práce v prostoru nástupišť. Tento nový pochod bude složit pro přístup cestujících na nástupiště. Z časového hlediska by tato stavba měla být dokončena do konce roku 2013.

Související investicí je navazující stavba **„Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“**. Investorem stavby je SŽDC s.o. Tato stavba řeší zbývající část osobního nádraží a chebské zhlaví. V podstatě dokončuje osobní nádraží do cílového stavu. Obě stavby spolu bezprostředně souvisí především v technologických profesích. V 1.stavbě uzlu Plzeň je navrženo zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, rozvody nn a napájení tak, aby vše již vyholovalo i pro 2.stavbu uzlu Plzeň. Z časového hlediska může 2.stavba bezprostředně či s určitým odstupem navazovat na 1.stavbu. V současné době probíhá zpracování přípravné dokumentace této stavby.

Další související investicí je stavba ve **„Přestupní uzel Plzeň Hlavní nádraží Plzeň/Šumavská – autobusový terminál“**. Investorem stavby je Město Plzeň. Stavba řeší autobusový terminál na pozemcích mezi kolejištěm osobního nádraží a ulicí Šumavskou. Z časového hlediska může být stavba autobusového terminálu zahájena nejdříve po ukončení realizace 1.stavby uzlu Plzeň. Z hlediska přípravy této stavby je zpracovaná DUR a je vydáno územní rozhodnutí

S 1.stavbou uzlu Plzeň bezprostředně souvisí v prostoru výstupu z východního podchodu pro cestující. V 1.stavbě uzlu Plzeň bude vybudován vlastní tubus podchodu pod kolejištěm včetně jeho prodloužení a výstupu z pochodu na budoucí nástupiště k autobusům. Od tohoto výstupu z podchodu bude směrem k ulici Šumavská zřízen dočasných oplocený a osvětlený chodník, který umožní (do doby realizace autobusového terminálu) přístup cestujících k zastávkám MHD v ulici Šumavské. Vlastní schodiště výstupu z podchodu bude provizorně zastřešeno. Prodloužení a výstup z podchodu bude stavebně připraven pro budoucí osazení výtahu.

B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu jsou uvedeny v dokumentacích příslušných stavebních objektů. V rámci řešené stavby se toto týká mostních objektů, nových budov a zastřešení nástupišť.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Pro zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ platí 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“

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je jednou z dílčích staveb spadající pod výše uvedené Rozhodnutí. Pro fázi přípravy byly ve Rozhodnutí stanoveny následující podmínky:

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou Rozhodnutí, která obsahuje ověřené výkresy - koordinační situace stavby v měřítku 1:1000 pro stavbu „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“ se zakreslením dotčených pozemků, požadovaným umístěním stavby.

Podmínka byla respektována.

2. Další stupeň projektové dokumentace bude projednán se všemi dotčenými orgány státní správy, správci inženýrských sítí a majetku (budou řešeny požadavky uplatněné ve vyjádřeních doložených v dokladové části žádosti o vydání územního rozhodnutí - např.: podmínky vyplývající ze vstupu stavby do ochranného pásma stávajících inž. sítí, technické řešení stavby ve vztahu k napojení objektu stavby na inž. sítě apod.)

Podmínka byla zapracována. Výsledky projednání dokumentace včetně všech vydaných stanovisek jsou dokladovány v části H.Doklady.

3. Do doby, než stavebník předloží žádost o stavební povolení je nutné vyřídit s Ministerstvem kultury ČR otázku sejmutí památkové ochrany severního viaduktu v areálu žst. Plzeň - hl. nádraží.

Řešení severního viaduktu není součástí stavby.

4. Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení bude respektovat následující námítky statutárního města Plzně zastoupeného technickým náměstkem primátora ze dne 6.4.2009 pod č.j. UR/043/08,TN/202/09:

- upřesnit uspořádání Mikulášské ulice pod železničními podjezdy a řešení přednádražního prostoru

Řešení Mikulášské ulice není součástí stavby.

- koordinovat zarubní zeď v prostoru zastávky Plzeň - Jižní předměstí s aktuálním řešením rozšíření Borské ulice. Současně v tomto prostoru dopracovat odborným specialistou návrh zeleně a to tak, aby se dle možností ve svém objemovém a vizuálním působení blížila stávajícímu stavu. Vzhledem ke stavebnímu řešení nové úpravy stavu předpokládáme též užití popínavých rostlin s případným zabudováním podpůrných konstrukcí do zárubní zdi.

Požadované řešení není součástí stavby.

- u nového mostu v Břenkové ulici doplnit chodník i na západní straně mostu.

Řešení lokality Břenkovy ulice není součástí stavby.

- upřesnit dopravní řešení v oblasti staré Domažlické (v širším okolí ulice Na Pile)

Řešení Domažlické ulice není součástí stavby.

- upřesnit dopravní řešení v oblasti příjezdové komunikace k Trianglu včetně napojení severní části Cvočkařské ulice.

Požadované řešení komunikací v prostoru Cvočkařské ulice do zpracováno v příslušných stavebních objektech.

- prohloubit koordinaci s projektovanou přeložkou silnice 1/20 v oblasti Koterovského nádraží trasu pro pěší a cyklisty přes trať Č. Budějovice - Plzeň v prodloužení ulice K Draze řešit lávkou (SO 94-38-01)

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

5. Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení bude vypracována v souladu s požadavky vyhlášky 6. 369/2001 Sb., kterou se stanoví obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v platném znění, a to zejména v oblasti bezbariérové přístupnosti.

Podmínka je splněna. Dokumentace je zpracovaná v souladu s platnou legislativou řešící danou problematiku.

6. V dalším stupni projektové dokumentace budou pro část stavby „přeložka Domažlické ulice“ konkretizována a navržena navazující konečná protihluková opatření, která zajistí, že v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Stráních nebudou překračovány limitní hladiny hluku, dané nařízením vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

7. Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení bude zahrnovat Havarijní plán a Povodňový plán, a bude předložena na Povodí Vltavy s.p. Ve spolupráci s Povodím Vltavy s.p. je nutné upřesnit technické řešení stavebních objektů: SO 34-38-14, SO 36-38-06 (řešení tohoto objektu se musí shodovat s protipovodňovým opatřením pro lokalitu Slovanské údolí).

Havarijní plán je součástí dokumentace. Povodňový plán, s ohledem na lokalitu stavby, nebyl zpracován.

8. Vzhledem k tomu, že stávající železniční most přes Vejprnický potok významným způsobem ovlivňuje průběh povodně v dané lokalitě a limituje možná řešení opatření na zlepšení průběhu povodně v této lokalitě, doporučuje se před vypracováním projektové dokumentace pro nově budovaný most přes Vejprnický potok konzultovat provedení, popř. i založení mostu s odbornou organizací z hlediska povodňové problematiky a projekt vypracovat podle doporučení odborného pracoviště. Z důvodu podrobných místních znalostí doporučujeme konzultovat záměr se společnostmi Vodní díla - TBD a.s., Praha, Ing. Kořátko. Stanovisko odborné společnosti k provedení mostu a stanovisko správce vodního toku bude přiloženo k žádosti o vyjádření k projektové dokumentaci pro stavební povolení mostu přes Vejprnický potok na Magistrát města Plzně - Odbor životního prostředí.

Požadované řešení lokality Vejprnického potoka leží mimo lokalitu stavby.

9. Dokumentace ke stavebnímu povolení bude zahrnovat řešení odpadového hospodářství, kde bude uvedeno nakládání s odpady z této stavební akce dle vyhlášky MZP č. 381/2001 Sb.

Podmínka byla zpracována.

10. Podmínky požární bezpečnosti stavby, zpracované v projektové dokumentaci pro uzemní rozhodnutí, budou akceptovány v dokumentaci pro stavební povolení, která bude včetně požární bezpečnostního řešení stavby předložena na Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje. Přístupové komunikace pro příjezd požární techniky budou řešeny s uplatněním požadavků ustanovení ČSN 73 0802 případně ČSN 73 0873. Pokud bude v objektech instalována elektrická požární signalizace a zařízení dálkového přenosu, musí být splněny požadavky dané ČSN 73 0875. Zařízení musí splňovat požadavky dané zákonem č. 22/1997 Sb., v aktuálním znění, o technických požadavcích na výrobky.

Podmínka byla zpracována.

11. Dokumentace ke stavebnímu povolení bude projednaná s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR zejména z hlediska dotčení silnic I. třídy - z hlediska koordinace s budoucí stavbou komunikace 1/20, budoucí komunikaci 1/27, křížení se silnicí 1/26 a dále z hlediska protihlukových opatření včetně určení budoucích správců jednotlivých stavebních objektů.

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

12. V dokumentaci pro stavební povolení bude dle stanoviska Policie ČD, správy Západočeského kraje, odboru dopravní policie pod č. j.: PZC-I.442/DP-2006 ze dne 12.12.2006 provedeno a zajištěno:

- připojení místní komunikace Na Průhonu vkm cca 1,00 - nutno zajistit rozhledy také pro nákladní automobily. Je potřebné rozhodnout, zda úpravu dle návrhu realizovat popř. zda do doby výstavby další části upravit niveletu navazujícího vrcholového oblouku s cílem rozhled zlepšit a příslušnou část projekt rozšířit.
- připojení nemovitosti v km 0,750 - zvážit úpravu nivelety stavby a to změnou vydatého oblouku.
- u připojení účelové komunikace v km 0,160, která ústí jako nesignalizovaný 4 paprsek do

křižovatky tuto nutno zrušit a její připojení posunout o cca 15 - 20 m směrem k centra tj. připojit ji chodníkovým přejezdem do řadičho pruhu.

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

13. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude respektovat Podmínky statutárního města Plzně zastoupeného MMP - Odborem rozvoje a plánování obsažené ve stanovisku pod zn.: ORP/2569/07 ze dne 15.10.2008:

- bude upřesněno uspořádání Mikulášské ulice pod železničními mosty

Požadované řešení ulice a mostů Mikulášská leží mimo lokalitu stavby.

- zarubní zeď" v Borské ulici v prostoru zastávky Plzeň - Jižní Předměstí (úsek Klatovská - Němejcova) bude do dokumentace pro stavební povolení převzata z projektu „Rekonstrukce Borské ulice s křižovatkou Belánka" - na tuto stavbu je vydáno pravomocné uzemní rozhodnutí.
- bude znovu projednán a upřesněn příčný profil nového mostu Břenkova s ohledem na vznik Techmanie - doplnění chodníku i na západní straně mostu.
- Bude dopracováno napojení rekonstruované části staré Domažlické (mezi ulicemi Na Výspě a Vochocem) na stávající nově upravenou obytnou zónu.
- podél Domažlické třídy bude položen koordinační kabel SSZ od nové světelné signalizace v křižovatce přeložena Domažlická x Na Výspě- až na konec úseku upravované Domažlické tř. směr Zátíší.
- budou opětovně projednány a zpřesněny polohy přechodu pro chodce, míst pro přecházení, poloměry křižovatkových oblouků a další detaily nově navrhovaných silnic a místních komunikací, zejména v oblasti přesmyku domažlické trati.

Požadované řešení v prostoru Borské ulice, Břenkovy ulice a Domažlické ulice leží mimo lokalitu stavby.

- do křižovatky větví příjezdové komunikace k Trianglu bude napojena severní část Cvokařské ulice na pozemku č.par. 5343/1 k.u. Plzeň 4.

Požadavek byl do dokumentace zapracován.

- budou prověřeny rozhledové poměry v křižovatkách větví příjezdové komunikace k trianglu ve vztahu k opěrám mostu propojovací kolej SO 34-38-05.

Požadavek pozbyl na významu, neboť přístup do lokality trianglu je řešen odlišným způsobem.

- u SO 94-32-02 (příjezd k VB Koterov a k žumpě) nutno doložit koordinační situaci s projektem silnice 1/20 úsek Jasmínová - Sušická (DUR Pontex 9/2005), resp. způsob řešení příjezdu k žumpě po výstavbě silnice 1/20.

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

- podchod pod trati Plzeň - ČB proti ul. K Dráze (SO 94-34-30) nebude realizován a bude nahrazen lávkou SO 94-38-01

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

- případný zásah do stávajících dřevin bude navržen tak, aby byly pokud možno zachovány kvalitní stromy a minimalizovaly se zásahy do sadovnický upravených ploch(vedení sítí apod.). V dokumentaci pro stavební povolení bude případný zásah do zeleně v majetku města Plzně přesně specifikován.

Požadavek je v dokumentaci zapracován. Podrobný rozsah stavbou dotčené zeleně je dokladován v části dokumentace B.3.1

- v dokumentaci ke stavebnímu povolení bude určeno rozdělení stavby dle budoucích správců.

Objektová skladba byla upravena dle tohoto požadavku.

14. V dokumentaci pro stavební povolení budou respektovány následující podmínky uvedené ve Stanovisku Krajského úřadu Plzeňského kraje - Odboru životního prostředí o hodnocení vlivu podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění přílohy č. 6 zákona:

- bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí

Záměr staveb „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“ byl rozdělen do několika samostatných staveb, v případě „Uzlu Plzeň“ celkem do 5 staveb. Jednotlivé stavby budou realizovány v různých časových obdobích, proto nedochází ke kumulaci nepříznivých dopadů v prostoru celé Plzně. Pro konkrétní stavbu „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je zpracován podrobný harmonogram výstavby. Při jeho sestavování byla podmínka zapracována.

- bude vyřešen způsob dočasného skladování a manipulace s odpadními materiály vznikajícími při demolici objektu a při úpravách terénu a způsob skladování a manipulace se stavebními materiály, kterým bude předcházeno rozptýlu těchto odpadů a stavebních materiálů působením povětrnostních faktorů a prostřednictvím dopravní techniky.

Materiál z demolovaných objektů nebude v prostoru staveniště skladován, ale odvážen přímo na skládky. Opětovné využití zpět do stavby se uvažuje u části stávajícího kolejového lože. Toto bude recyklováno na vyhrazené ploše ZS. Negativní vlivy včetně jejich eliminace z této činnosti je řešeno v části B.3.5 Rozptylová studie. Omezení negativních vlivů způsobených silniční technikou při odvozu přebytečného materiálu na skládky ve součásti fáze realizace stavby a závisí na kázni zhotovitele díla.

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

Havarijný plán je dokladován v části dokumentace B.4.2.

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

Požadované objemy jsou uvedeny v části F. Zásady organizace výstavby. Objemy odpadů včetně jejich specifikace a předpokládaného místa uložení jsou uvedeny v části dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství.

- blíže specifikovat rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les a současně projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu města Plzeň, provést bližší dendrologický průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice 1/20 a 1/26).

Dendrologický průzkum je dokladován v části B.3.4. V dokumentaci je podrobně uveden rozsah odstranění dřevin včetně řádného projednání. Vegetační úpravy – terénní úpravy a osetí – je navrženo v lokalitách kde dochází k dedukci kolejiště a vzniku volných nevyužitých ploch.

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

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ nezasahuje do VKP ani do ÚSES. Podrobné zhodnocení problematiky je uvedeno v příloze B.3.1

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

Plochy ZS jsou v dokumentaci stavby navrženy na pozemcích SŽDC a ČD což jsou plochy určené k dopravě. Stejně tak budou při realizaci využívány pouze stávající komunikace.

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

Řešená stavba je jen dílčí částí přestavby celého uzlu Plzeň. Svým rozsahem se stavební činnost odehrává na území dnešní železniční stanice a bez výrazných dopadů mimo toto území.

Informování širší veřejnosti bude účelné realizovat až po stanovení konkrétního termínu zahájení realizace stavby (v dokumentaci je uveden jen předpokládaný termín).

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

V rozsahu stavby se nenachází vodní zdroje.

- provedení nového mostu přes Vejprnický potok konzultovat s odbornou organizací z hlediska povodňové problematiky a připomínky odborného pracoviště zpracovat do projektu mostu.

Stavba územně leží mimo lokalitu Vejprnického potoka.

- v prostoru přeložky silnice 1/26 navrhnout v následné projektové dokumentaci takovou kombinaci protihlukových sten a individuální protihlukových opatření, aby byla minimalizovaná hluková zátěž v chráněném venkovním/vnitřním prostoru staveb pro bydlení.

Stavba územně leží mimo lokalitu budoucí silnice I/26.

15. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude vypracována tak, že bude respektovat podmínky obsažené v podkladových rozhodnutích dotčených orgánů státní správy vydaných pro tuto stavbu.

Při zpracování dokumentace byla podmínka respektována.

16. Trvalý zábor pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany bude minimalizován posunutím stavby komunikace v úseku křížení trati ČD (Domažlice) - panelárna tak, aby vzdálenost majetkové hranice pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany od vypouklé zdi objektu č.par. 937 k.u. Skvrňany neklesla pod 7,2 m - dle situace předané majitelům pozemku při ústním jednání, kde byl zábor pozemku upřesněn zástupcem investora aktuálním zákresem.

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

17. Dočasný zábor pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany bude minimalizován a tato část pozemku bude využita pouze pro zajištění uprav vyvolaných realizací stavby, tj. posunutí stávajícího oplocení před zahájením stavby na hranici dočasného záboru, pro případnou přeložku sítě (elektřiny, pitné vody, kanalizace, telefonu). Pozemek dočasného záboru nebude v žádném případě sloužit ke skladování stavebních materiálů, stavebních strojů, zařízení staveniště apod.

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

18. Hluková zátěž objektu č.par. 937 k.u. Skvrňany, Domažlická 130 a pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany ze silniční dopravy komunikace 1/26 - Domažlická bude řešena tak, že hranice pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany sousedící s uvažovanou stavbou bude opatřena protihlukovým plotem, se dvěma vraty pro vjezd vozidla a 1 vrátky pro pěší. Krom toho budou v objektu č.par. 937 k.u. Skvrňany domu provedena individuální protihluková opatření (výměna oken, balkonových dveří).

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

19. Investor stavby přeložky komunikace 1/26 - přeložka Domažlická ulice prověří po dohodě se správcem budoucí komunikace a dotčeným silničním správním orgánem umístění informativního radaru v blízkosti pozemku č.par. 938 k.u. Skvrňany, který by v požadovaném místě komunikace pomohl zpomalit rychlost projíždějících vozidel.

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

20. Odstranění světelného smogu z reflektoru projíždějících vozidel po komunikaci 1/26 Domažlická bude řešeno u objektu č.par. 937 k.u. Skvrňany individuálními opatřeními (žaluzie do všech oken a prosklených dveří).

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

21. Investor stavby projedná s majiteli dotčeného pozemku a nemovitosti - č.par. 938, 937 k.u. Skvrňany plán organizace výstavby tak, aby byly vhodně a včas zajištěny: případné přeložky inženýrských sítí (přípojky inz. sítí, přemístění zásobníku propanu), dočasné oplocení po dobu výstavby, přístup a příjezd na pozemek, uvedení pozemku do původního stavu apod. Investor stavby bude s dostatečným předstihem informovat majitele o termínu zahájení práce (ve vztahu

k nutné výpovědi majitelů reklamních zařízení na oplocení pozemku).
Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

B.1.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí

Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č.100/2001 Sb., ve znění zák.č.93/2004 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění přílohy č.6 zákona bylo vydáno Krajským úřadem Plzeňského kraje, odborem životního prostředí dne 15.10.2007 pod č.j.ŽP/6165/06. Toto Stanovisko bylo vydáno pro záměr „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“, tedy pro stavby zahrnující stavební úpravy železniční infrastruktury plzeňské aglomerace.

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je jednou z dílčích staveb spadající pod výše uvedené Stanovisko. Pro fázi přípravy byly ve Stanovisku stanoveny následující podmínky:

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

Podmínka je splněna. Záměr staveb „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“ byl rozdělen do několika samostatných staveb, v případě „Uzlu Plzeň“ celkem do 5 staveb. Jednotlivé stavby budou realizovány v různých časových obdobích, proto nedochází ke kumulaci nepříznivých dopadů v prostoru celé Plzně. Pro konkrétní stavbu „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je zpracován podrobný harmonogram výstavby. Při jeho sestavování byla podmínka zapracována.

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

Podmínka je splněna. Materiál z demolovaných objektů nebude v prostoru staveniště skladován, ale odvážen přímo na skládky. Opětovné využití zpět do stavby se uvažuje u části stávajícího kolejového lože. Toto bude recyklováno na vyhrazené ploše ZS. Negativní vlivy včetně jejich eliminace z této činnosti je řešeno v části B.3.5 Rozptylová studie. Omezení negativních vlivů způsobených silniční technikou při odvozu přebytečného materiálu na skládky ve součásti fáze realizace stavby a závisí na kázni zhotovitele díla.

3. Bude zpracován a schválen havarijný plán pro látky závadné vodám, ve smyslu vodního zákona č.254/2001 Sb. A jeho prováděcí vyhl.č. 450/2005 Sb. V projektové dokumentaci vyřešit způsob dočasného skladování a manipulace s odpadními

Podmínka byla splněna. Havarijný plán je dokladován v části dokumentace B.4.2.

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

Podmínka je splněna. Požadované objemy jsou uvedeny v části F. Zásady organizace výstavby. Objemy odpadů včetně jejich specifikace a předpokládaného místa uložení jsou uvedeny v části dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství.

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

Podmínka je splněna. Dendrologický průzkum je dokladován v části B.3.4. V dokumentaci je podrobně uveden rozsah odstranění dřevin včetně řádného projednání. Vegetační úpravy – terénní úpravy a osetí – je navrženo v lokalitách kde dochází k dedukci kolejiště a vzniku volných nevyužitých ploch.

6. Omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES, zejména při plánování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum.

Podmínka byla splněna. Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ nezasahuje do VKP ani do ÚSES. Podrobné zhodnocení problematiky je uvedeno v příloze B.3.1

7. Přesně a citlivě ve vztahu k ŽP stanovit příjezdné trasy a plochy ZS v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí

Podmínka je splněna. Plochy ZS jsou v dokumentaci stavby navrženy na pozemcích SŽDC a ČD což jsou plochy určené k dopravě. Stejně tak budou při realizaci využívány pouze stávající komunikace.

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

Řešená stavba je jen dílčí částí přestavby celého uzlu Plzeň. Svým rozsahem se stavební činnost odehrává na území dnešní železniční stanice a bez výrazných dopadů mimo toto území. Informování širší veřejnosti bude účelné realizovat až po stanovení konkrétního termínu zahájení realizace stavby (v dokumentaci je uveden jen předpokládaný termín).

9. V místech změny vedení koridoru železniční trati prověřit vliv této změny na stávající vodní zdroje

Podmínka je splněna. V rozsahu stavby se nenachází vodní zdroje.

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

Podmínka je splněna. Stavba územně leží mimo lokalitu Vejprnického potoka.

11. V prostoru přeložky silnice I/26 navrhnout v následné projektové dokumentaci takovou koncepci PHS a IPO, aby

Podmínka je splněna. Stavba územně leží mimo lokalitu budoucí silnice I/26.

Podmínky pro fázi realizace uvedené ve Stanovisku jsou závazné pro budoucího zhotovitele díla:

1. Stavebně a montážně realizovat veškeré stavby a zařízení na ochranu zdraví a ŽP, jejichž funkce byla zohledněna při posuzování účinků na zdraví a na životní prostředí. Jedná se m.j. o navržené PHS a IPO a u objektů na bydlení (domažlická 130, ulice Na Stráních)

2. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečněny v obytné zástavbě v denní době.

3. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím užívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a okolních ploch.

4. Na plochách ZS budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačního prostředku pro případnou okamžitou likvidaci úniku ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.

5. Parkovací a čerpací plochy a sklady PHM neumísťovat v nivách vodních toků a jiných exponovaných územích. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby a provozu záměru respektovat schválený havarijný plán.

6. Před započatím stavby provést krátký doprůzkum výskytu chráněných živočichů v lokalitách výstavby. Na doprůzkum podle potřeby navázat odborně provedený a schválený transfer

vybraných druhů chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality podle doporučení a stanovisek orgánu ochrany přírody. Nakládání s živočichy vhodně načasovat.

7. Kácení dřevin bude v těsné blízkosti trati provedeno diferencovaně, v souladu se zákonem č.266/1994 Sb. a zákona č.114/1992 Sb. Kácení dřevin mimo ochranné pásmo dráhy bude provedeno na základě dendrologického průzkumu, zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního úřadu ochrany přírody a krajiny.
8. Při pracích, které mají za následek víření prachu, provádět kropení ploch. Po ukončení stavby podle potřeby exponovaná místa „omýt vodou“ – zejména zeleň v biokoridorech apod.
9. Stávající dřeviny, jež mají být zachovány, budou při stavebních činnostech chráněny dle ČSN DIN 18 920.
10. Bude monitorován postup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
11. Po ukončení stavebních prací proběhnou hned vegetační úpravy tak aby byl terén vrácen do „původního stavu“ (např. upraven v travnatých plochách dle ČSN DIN 18 917 zakládání trávníků)
12. Vybraný provozovatel recyklační linky šterku z kolejového lože doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, která jsou vyžádána dle §17 odst.2 písm. b) a c) zákona č.86/2002 Sb. O ochraně ovzduší
13. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a provoz hlučných stacionárních zařízení (recyklační linky, demoliční technika, atp.) bude stíněn mobilními protihlukovými zástěnami. Po dobu výstavby bude dbáno na dodržení limitů hluku.
14. Umožnit záchranný archeologický průzkum dle zákona č.20/1987 Sb. Při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
15. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací při manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcí pozemních komunikací.

Součástí Stanoviska jsou i podmínky pro následnou fázi provozu budoucího díla:

1. Po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření. V případě potřeby (dle výsledků měření hluku) navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.
2. Po ukončení stavby bude proveden jednorázový biomonitoring za účelem zjištění stavu (resp. nutnost dalších opatření) u ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů.
3. Po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a městské prostředí a odstranit všechna ZS a jiná navazující zařízení (přístupové komunikace)
4. Zajistit obnovení odpovídajících porostů podél celé trati.
5. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES všech úrovní.
6. Zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do krajiny

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

Kapacitní údaje a hlavní technické parametry stavby stanovené v Přípravné dokumentaci a Investičním záměru byly dodrženy i v projektu stavby. Přehled těchto parametrů je uveden v části A.Průvodní zpráva.

Přípravná dokumentace „Uzel Plzeň“ z roku 2006 řešila stavební úpravy celého uzlu Plzeň, což je v současné době soubor několika samostatných staveb. Z tohoto důvodu nelze bezprostředně porovnat kapacitní údaje dílčí stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ s kapacitními údaji předcházejícího stupně dokumentace.

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.
- 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)

Celkově lze konstatovat, že koncepce technického řešení PS a SO navržená v projektu stavby se neodchyluje od koncepce navržené a schválené v předcházejícím stupni dokumentace a požadované v zadávací dokumentaci na projekt stavby. Nově zařazené PS a SO se nacházejí na pozemcích s vydaným územním rozhodnutím

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

Před započítáním hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy nevyhovujících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě ČD a.s. a SŽDC s.o či cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací :

- SŽDC s.o.
- České dráhy, a.s.
- ČD – Telematika, a.s.
- Vodárna Plzeň a.s.
- T Mobile Czech republic a.s.
- Telefónica a.s.
- RWE Distribuční služby s.r.o.
- Statutární město Plzeň, SVSMP

Jednotlivé vytypované přeložky jsou navrženy na základě podkladů uvedených v pasportech jednotlivých správců těchto sítí a jsou náplní vybraných stavebních objektů a provozní souborů této stavby.

B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

V rámci zpracování dokumentace projektu stavby byly prověřeny všechny stávající pozemní objekty v rozsahu řešené stavby. Cílem bylo nová technologická zařízení přednostně umístit do stávajících objektů. Z předcházejících stupňů dokumentace i z nově provedených místních šetření vyplynulo, že pro téměř všechna nová technologická zařízení bude účelné vybudovat nové budovy.

Rozhodující část technologických zařízení včetně řízení provozu v oblasti uzlu Plzeň budou umístěny v nové **budově Ústředního stavědla Plzeň**. Tato budova byla situována do prostoru

„trianglu“, který tvoří kolejiště ve směru a Prahu, kolejiště Lobzy a spojovací kolej z lobezkých kolejí do seřaďovacího nádraží. Jedná se o dvoupodlažní budovu půdorysu 62,04m x 16,19m a výšky 7,70m. Z hlediska statického se jedná o železobetonový skelet s vyzdívkami. Střecha je plochá.

Dalším nově budovaným významným objektem je **garáž MUV**. Objekt bude sloužit 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. Z hlediska statického se jedná o železobetonový skelet s vyzdívkami. Střecha je plochá. Garáž je umístěna vedle budovy Ústředního stavědla.

Pro umístění technologie předtápěcích zařízení jsou navrženy 2 samostatné objekty. **Novostavba EPZ 2** je navržena jako jednopodlažní nepodsklepený zděný objekt s plochou pultovou střechou. Půdorysné rozměry objektu jsou 29,8x4,05 m a výška po atiku činí 4,1 m. Budova je umístěna v kolejišti osobního nádraží v prodloužení 4.nástupiště.

Novostavba EPZ 1 a 3 je obdobné konstrukce. Půdorysné rozměry objektu jsou 11,55x7,55 m a výška po atiku činí 4,35 m. Objekt je umístěn v kolejišti Lobzy u odstavných kolejí.

Využití původního objektu bylo zvoleno při umístění trafostanice v prostoru osobního nádraží. Stávající **budova TS 22/0,4kV** bude rekonstruována. Jedná se o dvoupodlažní budovu navazující bezprostředně na chodník v ulici Železniční.

B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Při návrhu umístění ploch zařízení staveniště byla snaha o maximální využití stávajících objektů a ploch. Z tohoto důvodu jsou rozhodující plochy ZS situovány do obvodu železniční stanice. Zpevnění ploch zařízení staveniště bude provedeno jen v ojedinělých případech dle potřeb konkrétní dodavatelské firmy. Při místních šetřeních nebyly v prostoru staveniště nalezeny vhodné budovy využitelné při realizaci stavby.

B.1.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění (demolic) řady stávajících zařízení a stavebních konstrukcí. Jedná se především o objekty železničního spodku a svršku a pozemních staveb. Výtěžek z demolic bude roztríděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druzích odhadů. S výziskem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb . V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.

Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. Podrobný rozbor této otázky včetně určení množství jednotlivých kategorií odpadů a návrhu uložení odpadu je uveden v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci a regeneraci. A po jeho následné kategorizaci zpětně využit přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu či jinému využití. Podrobný rozbor této otázky včetně návrhu a umístění recyklační základny je uveden rovněž v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství.

Před demolicí, zejména pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice. Objekt bude od inženýrských sítí odpojen, odstrojen, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně

základových konstrukcí většinou do hloubky 0,5m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. Studny nejsou předmětem demolice. Terén okolo demolovaných objektů se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních a výstavby nového tělesa dráhy, a to pro:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin-stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje, a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací, pokládky kabelového vedení

Mimolesní zeleň v blízkosti stavby je sumarizována v příloze č. 1 dokumentace B.3.4. Dendrologický průzkum. Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Ve výjimečných případech budou káceny dřeviny v těsné blízkosti záměru mimo zábor stavby, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu (dosud pro tuto stavbu nebyly zvažovány).

Před zahájením stavby bude požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušné obecní úřady. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 395/1992Sb. §8 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v odstavci 2 §8 uvádí: Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les za předpokladu, že tyto nejsou významným krajinným prvkem a jsou splněny ostatní podmínky stanovené zákonem a jinými právními předpisy, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje pro stromy o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo souvislé keřové porosty do celkové plochy 40 m².

Všechny dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí a souvislé keřové porosty větší než 40 m² jsou sumarizovány v příloze č. 2. dokumentace B.3.4. Dendrologický průzkum. U keřů je přihlédnuto k majetkoprávním vztahům (kdy souvislé porosty keřů dělí parcely katastru nemovitostí).

Mimolesní zeleň na plochách ZS bude selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby. Převážná většina ZS je navržena v prostoru bez mimolesní zeleně.

Dle srovnatelných železničních i silničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou mohou vypsát orgány ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako kompenzační opatření. Rozpočtována je v:

- SO 34-31-41.1 Terénní úpravy a příprava území, lokalita os.nádraží
- SO 92-31-41 Terénní úpravy a příprava území, lokalita kolejí Lobzy

B.1.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3 podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. s platností od 1.1.2002.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V prostoru staveniště se nachází řada objektů, inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uvedena v kapitole 3 - Ochranná pásma této Souhrnné technické zprávy. Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části (část dokumentace H. – Doklady). Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyrozumět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zákres stávajících i nových území, objektů a sítí v přehledných a koordinačních situacích stavby (část dokumentace C. - Situace stavby) i v přehledných výkresech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Porosty a vegetace dotčená stavbou je nutno chránit v souladu se zásadami uvedenými v kapitole B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) této souhrnné technické zprávy a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Před započítáním hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících kříženích a u souběhů podzemních inženýrských sítí. Seznam dotčených správců sítí je uveden v kapitole B.1.6.1 této zprávy.

Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Krátkodobé změny dopravních tras po dobu realizace příslušných stavebních objektů jsou uvedeny v části F. Zásady organizace výstavby a v části B.8 Dopravní opatření.

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou úpravu vodních toků.

B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Obvod staveniště je vymezen v části I- Geodetická

dokumentace - Obvod stavby (doplňený o výkres), která je součástí Projektu. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními zákona č.309/2006 Sb., o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisu SŽDC (ČD) Op 16 schválené rozhodnutím GR ČD, a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006, včetně výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16 s účinností od 1.6.2010. Problematika BOZP je podrobně zpracovaná v samostatném elaborátu zajišťovaném pro tuto stavbu objednatelem. Zde je uveden mimo jiné registr bezpečnostních a zdravotních rizik a úplný přehled právních předpisů týkajících se BOZP.

Zhotovitel musí plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

V samostatné části dokumentace F. Zásady organizace výstavby jsou podrobně popsány jednotlivé stavební postupy a to včetně dopadů na provoz železniční, silniční i pěších. Jsou zde uvedeny konkrétní délky jednotlivých omezení se zasazením do časového plánu stavby.

Železniční doprava:

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

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

Ve stavebním postupu č. 5 bude zavedena náhradní autobusová doprava směr Žatec na dobu 46 dní (45 dní SP č.5 a 1 den SP.č4 z titulu úprav vnějších prvků zab. zař.) rychlíky a osobní vlaky v Třemošné u Plzně.

Krátkodobé 6h výluky v provozu jsou nezbytné pro objekty trakčního vedení – výstavba TS, regulace a montáž TV.

Silniční doprava:

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.

Během **sanace mostu SO 34-38-01 v ulici Jateční** bude omezen provoz pěších v ul. Jateční. 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 podjezdové

výšky a 7,2m šířky na komunikaci. Provoz pěších bude zajištěn střídavě podél opěr. Během práce bude lešení zaplentováno = krytí chodníku.

Během **sanace mostu SO 34-38-04 v ulici U Prazdroje** bude provoz zachován ve 2 jízdních pružích pro každý směr. Jízdní pruhy budou dopravním značením upraveny na šířku 2,75m. Zbývající části prostoru pod mostem budou využity pro umístění podpěrných konstrukcí a lešení. Provoz trolejbusové dopravy bude po dobu stavebních úprav mostu zachován.

Provoz pěších:

Během **sanace mostu SO 34-38-01 v ulici Jateční** bude omezen provoz pěších v ul. Jateční. Pro sanaci spodní stavby bude provoz pěších zajištěn střídavě podél opěr. Během práce bude lešení zaplentováno = krytí chodníku.

Během **sanace mostu SO 34-38-04 v ulici U Prazdroje** bude provoz pěších ve směru od ul. Jateční a zastávek autobusu směrem do centra města veden bez omezení. Chodník a trasa pro cyklisty jsou vedeny samostatným podchodem pod tratí. Tento podchod není součástí stavby.

Zvýšený chodník na straně u Bauhausu bude po dobu umístění lešení a podpěrné konstrukce mostu uzavřen. Provoz pěších pod železniční tratí bude umožněn podchodem na druhé straně mostu nebo jízdou MHD.

B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Krátkodobé vyloučení z provozu rozvodných sítí nn nastane pouze při přepojování jednotlivých přeložek vedení sítě ČEZ Distribuce a.s.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

K realizaci stavby je nutný výkup pozemků i dočasné využití okolních pozemků do 1 roku. Celkový přehled výkupů pozemků i dočasných záborů potřebných pro realizaci stavby v členění dle rozhodujících subjektů je uveden v níže uvedeném odstavci.

Podrobný přehled trvalých i dočasných záborů (v podrobnostech jednotlivých katastrálních území a parcelních čísel) je uveden v části dokumentace I – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

Rozsah dotčených pozemků :

Zábor pozemků :

| | |
|---|------------------------|
| - trvalý celkem | 253.578 m ² |
| z toho v majetku ČD a.s. | 248.296 m ² |
| z toho v majetku statutárního města Plzeň | 2.735 m ² |
| z toho v majetku fyzických osob | 2.547 m ² |
| - dočasný do 1 roku celkem | 91.982 m ² |
| z toho v majetku ČD a.s. | 88.013 m ² |
| z toho v majetku statutárního města Plzeň | 3.872 m ² |
| z toho v majetku Plzeňského kraje | 23 m ² |
| z toho v majetku fyzických osob | 74 m ² |

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.