



Spolufinancováno Evropskou unií


Nástroj pro propojení Evropy


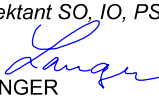
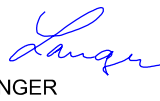

Projekt „Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

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

Investor:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	--

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, 2. STAVBA - PŘESTAVBA OSOBNÍHO NÁDRAŽÍ, VČETNĚ MOSTŮ MIKULÁŠSKÁ	Číslo smlouvy: 14 471 201
	Projektový stupeň: PROJEKT
	Datum: 02 / 2016
Část: SOUHRNNÁ ČÁST	Číslo části: B.01.1
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	

B.1.1 Souhrnná technická zpráva

Stavba : „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“

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.1.4.14 Návrh koncepce a provozních podmínek odstavných kolejí

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 Výluka 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

Únor 2015

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. Součástí stavby je také přestavba železničních mostů (severního a jižního) přes ulici Mikulášskou a s tím související rekonstrukce části ulice Mikulášské. V této lokalitě stavby budou stavbou dotčeny také nedrážní pozemky v majetku Statutárního města Plzně a Ředitelství silnic a dálnic.

Výpis stavbou dotčených pozemků včetně výměr a grafických příloh jsou v dokumentaci dokladovány v Geodetické dokumentaci v příloze I.4 Majetkoprávní část .

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 09/2014 – 08/2015, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. Je dokladován v příloze dokumentace B.14 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 9 kopaných sond,
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sondy lehkou dynamickou penetrační soupravou. Celkem bylo provedeno 8 ks penetračních zkoušek v souhrnné metráži 5,8 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 9 ks zatěžovacích zkoušek, realizováno bylo 6 ks zatěžovacích zkoušek, 3 ks zatěžovacích zkoušek nebyly realizovány z důvodů neposkytnutí výluky dotčené koleje z důvodu probíhajících stavebních prací v obvodu žst. Plzeň hlavní nádraží
- 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 3 stávající železniční mosty se

zaměřením na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod. Zároveň byl proveden u 1 objektu doplňující geofyzikální průzkum a provedeno ověření hloubky založení, a u 2 objektů korozní průzkum. Dále byl proveden průzkum pro stávající vstup do podchodu pro chodce a 2 opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží. Celkem bylo pro umělé stavby odvrtáno 8 inženýrsko-geologických vrtů o celkové metráži 68,7 bm.

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 o 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:

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

Stavebně technický průzkum budov

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 09/2014 – 06/2015, 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 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.

Při porovnání hlukového zatížení v roce 2000, 2015 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 je i řešení hluku z výstavby. Je zde dokladováno zatížení chráněných objektů po dobu realizace stavby.

V prostoru Mikulášské ulice se jedná o rekonstrukci pouze malé části silniční komunikace pod mostními objekty (250 m), lze pro tento úsek použít hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“, tedy 70 dB pro den a 60 dB pro noc (dle sloupce č. 4 přílohy č. 3 k Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.).

V rámci úpravy tramvajové trasy, která proběhla v roce 2011 a jejímž investorem bylo město Plzeň, byla na objektech podél Mikulášské ulice realizována individuální protihluková opatření.

Proto ve stavbě „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ již další protihluková opatření na objektech v Mikulášské ulici nejsou navrhována.

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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“.

Korozní průzkumy provedené v místech objektů prokázaly přítomnost stejnosměrných elektrických polí. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

Z výsledků korozního průzkumu vychází návrh protikorozních opatření:

- Při přestavbách stávajících resp. výstavbě nových inženýrských objektů osadit kontrolní měřící body (KMB), které budou vodivě propojeny s ocelovou výztuží. Postupovat v souladu s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“. Vybudování kontrolních měřících bodů na inženýrských objektech bude začleněno do projektů těchto objektů.
- Před zahájením provozu stavby provést na osazených KMB inženýrských objektů předběžný korozní průzkum a jeho výsledky porovnat s dodatečným korozním průzkumem provedeným po uvedení této stavby do provozu.
- Na každém měřícím stanovišti provést současně měření potenciálu a proudu OK (ocelové konstrukce) proti zemi, doba měření min. 4 hodiny. Je navrženo celkem 16 měřících stanovišť (na mostních a inženýrských objektech). Celkové finanční náklady na uvedený průzkum (předběžný a dodatečný) jsou 160.000 Kč tj. 2 x 16 měř. stanovišť x 5.000 Kč/ pro 1 měř. stanoviště.

Vzhledem k tomu, že trať je elektrifikována střídavou trakcí, není nutné provádět korozní průzkum na ostatních kovových úložných zařízeních, které nejsou ve správě SŽDC s.o. Tato částka bude zahrnuta v souhrnném rozpočtu stavby.

- Stavbu je nutno realizovat s ohledem na maximální omezení úniku zpětných trakčních proudů do země. To znamená používat také izolované ukolejňovací vodiče.
- Trakční stožáry doporučujeme ukolejňovat přes průrazky s opakovatelnou funkcí (např. typ UPO). Bleskojistky montovat na trakčních stožárech izolovaně s izolovaným svodem.
- Průběžně zajišťovat odborné posuzování nových staveb úložných zařízení a konstrukcí z hlediska jejich protikorozní ochrany u „Specializovaného střediska diagnostiky korozních vlivů TÚDC“ - organizační jednotky SŽDC s možností zabezpečení:
 - odborné spolupráce v oblasti řádného zabezpečení protikorozní ochrany,
 - kontroly a měření elektrických parametrů izolací a armatur v průběhu stavby mostních a železobetonových konstrukcí.

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 fluvialního 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 zrnitými, 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 uhlými štěrky písčitémi 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. Zlomové 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 zvětralého 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 povodí „1-10-05 – Úslava“. Správce povodí: Povodí Vltavy, s. p. – závod Berounka, Denisovo nábřeží 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 nepevněné 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 fluviální sedimenty písčité a štěrkových teras Radbuzy a Úslavy a jejich přítoků. Fluviální 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 spojitý 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 vztlakovost, 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 zařazení podle *ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací*. Tento systém obsahuje stejné principy zařazení 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. Závažným 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 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. Ochranné pásmo dráhy nedozná změny proti dnešnímu stavu.

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

Stavba nevyžaduje zábory pozemků zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k funkci lesa.

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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je uvést významnou část uzlu Plzeň do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu.

Stavba „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je prostorově vymezena úpravou kolejí a komunikací v rozsahu :

- chebské zhlaví osobního nádraží včetně navázání železničních tratí na Cheb a Klatovy
- jižní část kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 5 a 6
- odstavné kolejiště v prostoru dnešního odstavného nádraží
- část ulice Mikulášské v úseku od křížení Mikulášské ulice s ulicí Rejskovou do křížení s ulicí Americká/Šumavská, včetně rekonstrukce tramvajové trati a trasy trolejbusů

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 provozu. V prostoru ulice Mikulášské dojde ke zlepšení šířkového

uspořádání komunikace s cílem zlepšit podmínky organizace silniční dopravy v této lokalitě, což současně povede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a pohybu pěších.

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
- zajistit odpovídající prostorové uspořádání Mikulášské ulice

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.

Železniční mosty od doby svého vzniku nedoznaly výrazných změn. Železniční mosty na přemostění Mikulášské ulice jsou omezujícím prvkem pro zajištění požadovaných parametrů TSI požadovaných EU pro celý úsek koridorové trati Praha – Cheb. Proto je navržena jejich celková přestavba a to včetně sanace navazujících opěrných zdí. Ostatní mostní objekty (pochody) budou dobudovány do cílového stavu potřebného pro provoz železniční stanice.

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. Zachovány zůstanou stávající konstrukce zastřešení. Jejich sanace je navržena s cílem v max. možné míře zachovat stávající materiál a konstrukční uspořádání dnešních konstrukcí.

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

V rámci stavby budou stávající nástupiště č.5 a 6 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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je vydávána speciálním stavebním úřadem. V případě

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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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 fluviálních 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. 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 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 řešení 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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“. Z hlediska obsahu stavby lze stavbu rozdělit na dva samostatné celky.

První se týká přestavby zbývajících částí osobního nádraží železniční stanice. V dokumentaci projektu stavby jde čistě o drážní profese (koleje, nástupiště, TV, zabezpečovací zařízení,...). Přestavba těchto staveb a zařízení bude probíhat téměř výhradně v prostoru dnešního kolejíště bez zásadních dopadů na okolí železniční stanice. Z hlediska dopravních opatření si tato stavební činnost vyžádá určitá omezení drážního provozu opět bez podstatného vlivu na okolní silniční a veřejnou hromadnou dopravu.

Druhá část stavby řeší přestavbu Mikulášské ulice a prostoru přednádraží včetně souvisejících přeložek inženýrských sítí a úpravy tramvajové trati. V tomto případě se naopak jedná o stavební činnost bezprostředně omezující veřejnou hromadnou dopravu, silniční dopravu jako celek a pohyb pěších.

Proto je i popis výstavby rozdělen do těchto dvou celků. V části dokumentace F. Zásady organizace výstavby je ve stavebních postupech a harmonogramu výstavby přehledně doložen postup výstavby celé stavby s promítnutím koordinace prací na drážní a nedrážní části stavby.

Z hlediska realizace drážní části stavby lze realizaci rozdělit do 4 samostatných stavebních postupů. Podrobný popis jednotlivých stavebních postupů včetně lhůt jejich výstavby je uveden v části dokumentace F.

Přípravné práce 2016

V obvodu os. nádraží ŽST Plzeň bude uvádění do provozu odvislé od aktuálně realizované stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba“, kde budou v roce 2016 ještě probíhat stavební postupy G4, G6, K, H1, H2 a zejména aktivace zabezpečovacího zařízení SZZ Triangl. V rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. Stavba“ jsou proto navrženy stavební práce, které nemají vliv na provoz v osobním nádraží. Jedná se o:

- Je navrženo v obvodu seřaďovacího nádraží mimo aktivaci zab. zař. v obvodu seřaďovacího nádraží rekonstrukce kolejí depa (výstavba odstavných kolejí). Realizace je navržena do dvou etap, přičemž vždy je zajištěn průjezd vozidel pod TV na koleje č. 89 a výše (hala oprav).
- Přeložka horkovodu a snesení části mostu Gambrinus.
- Posuny návěstidel v sudé skupině kolejí. Realizace těchto prací je navržena během aktivace SZZ 1. stavby, ale mohou být provedeny kdykoliv v průběhu PP.
- Výstavba provizorního nástupiště u k.č.105
- V rámci výluk 1. stavby uzlu Plzně výstavba základů TS.

Během postupu bude v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Přípravné práce 2017

Při výluce severního mostu dojde k přepojení návěstidel v severní skupině kolejí, které bude probíhat postupně po skupinách kolejí 1,0,2 – 4,6 – 8,12,14 – 16,18,20. Provoz bude až do konce stavebního postupu č.2 probíhat jen přes jižní most. Až do postupu č.1b včetně je navržena NAD směr Klatovy.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Stavební postup č.1a

Stavební postup je vyčleněn pro realizaci protlaku kabelovodu u jižního mostu, přeložky stávajících inž. sítí. Během postupu je v provozu jižní most a koleje v severní skupině jsou kusá po odjezdová návěstidla.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Stavební postup č.1b

Provizorní přepojení klatovské trati do koleje č. 102 (stávající k.č.17z) a náhrada výhybek č. 304 a 305 kolejovými poli v odsunutě poloze. V případě vhodných klimatických podmínek je možné úpravy na zhlaví realizovat dříve. Po dokončení stavebního postupu je obnoven provoz ve směru

na Klatovy přes provizorní zapojení. Až do konce postupu č.2 drážní provoz jen přes jižní most. V tomto stavebním postupu ještě není zahájena 3. stavba uzlu Plzeň a jsou funkční spojky na zhlaví ŽST Plzeň Jižní Předměstí.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Stavební postup č.1c – 1e

Při výluce severního mostu postupná rekonstrukce sudých kolejí po skupinách (1-2,4-6,8-14,16-20). Současně je v realizaci 3. stavba uzlu Plzně s jednokolejným provozem směr Křimice (střídavě po k.č.511/1 a 501/2).

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Stavební postup č.2

Současně s končící výlukou severního mostu a po dokončení kabelizace budou zapojeny koleje č.951 a 952 do sudé skupiny kolejí osobního nádraží. Během zapojování je navržena NAD směr ŽST Plzeň - Klatovy a ŽST Plzeň – Valcha. Na 30 dní bude vyloučeno z provozu nástupiště č.1. Provoz během stavebního postupu je navržen přes jižní most, koleje v severní skupině kusé po odjezdová návěstidla. Ke konci postupu je navrženo rozšíření SZZ Triangl o nové koleje. Rozšíření proběhne ve dvou etapách s hranicí fází mezi výhybkami č. 41/45 a 46/48 aby bylo možné co nejdříve umožnit jízdy do Klatov. Do aktivace SZZ Plzeň Jižní Předměstí přes k.č. 951/952 jen posunové cesty.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Technologická přestávka, zima 2017/2018

V rámci TP je navržena aktivace SZZ Plzeň Jižní Předměstí, která na dva dny zcela vylučuje provoz přes oba mosty ve směru na Jižní předměstí – navržena NAD. Provoz směr Klatovy bez omezení. Následně bude probíhat aktivace kolejí po skupinách kolejí 951/952 a 961/962. V neaktivované části provoz bez omezení, v aktivované části jen posunové cesty. Během aktivace vyloučeny spojky na zhlaví. Současně je ke konci TP rozšířeno SZZ Triangl o kolej č. 105.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém.

Přípravné práce 2018

Provoz přes severní most. Výluka kolejí č. 101,102,103,23,27 včetně nástupišť č.5,6. Zahájení demolice jižního mostu. Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém

Stavební postup č.3

Provoz v severní skupině bez omezení, ve směru Plzeň Jižní Předměstí přes koleje č. 951,952. Z kolejí jižní skupiny provoz na kusou staniční kolej č.105 s provizorním nástupištěm dl.150m. U k.č.105 zřízen provizorní rozhlas a informační systém (cedule s popisem přístupu a směru vlaků).

Stavební postup č.4a

Nejdříve po dokončení prodloužení nástupiště u k.č.105 a rozšíření SZZ triangl o tuto kolej a nejpozději na konci postupu č.3 zahájení hlavních stavebních prací v jižní skupině kolejí při zachování provozu na k.č.105. Před zahájením prací na zavazadlovém tunelu musí být dokončena západní větev nového kabelovodu a přeloženy všechny sítě ze stávajícího (z čela zavazadlového tunelu).

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém, se zneplatněním přístupu na nástupiště č.5,6.

Stavební postup č.4b

Po dokončení stavebního postupu č.4a obnova provozu na kusou k.č.102 jižní skupiny kolejí včetně informačního systému a rozhlasu, včetně nástupištní hrany a dokončení výstavby kolejiště jižní skupiny.

Během postupu v provozu stávající rozhlas a informační systém, se zneplatněním přístupu na nástupiště č.6.

Při realizaci nedrážní části stavby, týkající se přestavby ulice Mikulášské budou navržené práce rozděleny do 3 základních stavebních postupů = přípravné práce, rekonstrukce severního mostu a rekonstrukce jižního mostu

Stavební postup 0 (2. polovina roku 2016 – leden 2017), přípravné práce

V průběhu druhé poloviny roku 2016 proběhnou části stavby, které nevyžadují výluky železničního provozu, zejména přeložky inženýrských sítí a práce, nutné k zachování provozu tramvají a trolejbusové linky 12.

Stavební postupy 1 a 2 (únor 2017 – leden 2018), rekonstrukce severního mostu

Obsahuje činnosti, související s rekonstrukcí severního mostu. Po celou dobu se předpokládá uzavření Mikulášské ulice pro automobilovou dopravu. Tramvajové linky 1 a 2 jsou v provozu podle postupu stavby střídavě po jedné ze dvou kolejí, případně dvojkolejně. Trolejbusová linka 12 bude jezdit po odklonové trase.

Stavební postupy 3 a 4 (únor 2018 – listopad 2018), rekonstrukce jižního mostu

Obsahuje činnosti, související s rekonstrukcí jižního mostu a dokončování inženýrských sítí. Po celou dobu se předpokládá uzavření Mikulášské ulice pro automobilovou dopravu. Tramvajové linky 1 a 2 jsou v provozu podle postupu stavby střídavě po jedné ze dvou kolejí, případně dvojkolejně. Trolejbusová linka 12 bude jezdit po odklonové trase. V závěru sezony budou dokončeny definitivní komunikace, tramvajové a trolejbusové trati.

Zásahy do světelné signalizace

Objízdnými trasami v době uzavírky Mikulášské ulice budou dotčena světelná signalizační zařízení křižovatek:

označení	křižovatka	v etapách
K111	U Prazdroje – Sirková	1/1, 1/6, 2/1, 2/6
K112	U Prazdroje – Lobežská	1/1, 1/6, 2/1, 2/6
K118	Americká – Sirková – Mikulášská – Šumavská	1/1, 1/3 část, 1/6, 1/7 část, 2/1, 2/3, 2/4, 2/5, 2/6
K500	Železniční – Koterovská	1/3 část, 1/7 část, 2/3, 2/4, 2/5
K501	Mikulášská – U trati	1/3 část, 1/7 část, 2/3, 2/4, 2/5
K518	Koterovská – Sladkovského	1/3 část, 1/7 část, 2/3, 2/4, 2/5
K556	Lobežská – Železniční	1/1, 1/6, 2/1, 2/6

Předpokládané termíny zahájení a ukončení realizace stavby:

zahájení stavby 1.07.2016

dokončení stavby 30.12.2018

V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Na základě navrhovaných změn v rámci stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“, zejména demolice stavědla Radbuza 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	soudobos t		nový	soudobos t	
	Pi (kW)	β	Ps (kW)	Pi (kW)	β	Ps (kW)
Stavědlo 5 Radbůza Demolice č. 81 v 2. etapě						
<i>elekrokotel</i>	82	0,7	57,4	0	0,7	0
<i>bojler</i>	4	0,7	2,8	0	0,7	0
<i>zařízení SSZT</i>	56	0,7	39,2	0	0,7	0
<i>osvětlení</i>	3	0,7	2,1	0	0,7	0
<i>kancelářské spotřebiče</i>	12	0,7	8,4	0	0,7	0
Celkem	157	.....	109,9	0	.....	0
Hlavní budova						
<i>bojlery</i>	27	0,7	18,9	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	0,7	21	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>	0	0,7	0	0	0,7	0
<i>ostatní</i>	30	0,7	21	30	0,7	21
Celkem	262	.....	183,4	262	.....	183,4
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
„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

osvětlení podchodu v km 109,520	6	1	6	7	1	7
osvětlení zavazadlovéhotunelu v km 109,670	6	1	6	7	0,8	5,6
osvětlení podchodu v km 109,697	6	1	6	6	1	6
osvětlení nástupišť, krytá část	40	1	40	43	1	43
osvětlení nástupišť, nekrytá část	7	1	7	5	1	5
osvětlení kolejiště	24	0,7	16,8	15	0,7	10,5
výtahy nákladní 6ks	85	0,4	34	135	0,4	54
výtahy osobní 7ks	30,5	0,4	12,2	53,9	0,4	21,56
Celkem	204,5	.....	128	271,9	.....	152,66
Kiosek výpravčích	72,6	0,8	58,08	72,6	0,8	58,08
EPZ	8	0,6	4,8	8	0,6	4,8
Celkem	80,6	.....	62,88	80,6	.....	62,88
Celkem - odběry	985,1	.....	671,18	895,5	.....	585,94

Vývody z rozvodny nn podchod	Celkem (kW)	Soudobost	Ps (kW)
Osv. stožáry v. 10m (8 ks)	1,8	1	1,8
Zásuvkové stojany - (16 ks)	32	0,5	16
Odsávací stojany- vytápění (8ks, á 0,6 kW)	4,8	1	4,8
Odsávací stojany- ost. technologie (8ks, á 3,7 kW)	29,6	0,63	18,5
Ovládání, dálk. Odečty měřidel	0,3	1	0,3
Celkový výkon (kW)	68,5		41,4

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 2.stavba uzlu Plzeň řeší jen část celkového rozsahu uzlu, bude energetická bilance NS Doudlevice posouzena až v rámci samostatné stavby, která se zabývá přestavbou této NS.

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ nejsou navrženy objekty vyžadující vytápění. Proto **nedojde k navýšení spotřeby plynu** oproti dnešní spotřebě. Naopak dojde ke snížení spotřeby plynu, neboť v rámci demolice bude odstraněno stavědlo „Radbuza“ a provozní objekt a skladiště jižně od výpravní budovy.

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 34-37-28.2 ŽST Plzeň hl.n., úprava rozvodu vody

Stavební objekt v sobě zahrnuje úpravu stávajících rozvodů vody v prostoru osobního nádraží. Jedná se o možnost plnění osobních vozů.

Bilance potřeby vody (společná pro 1. a 2. stavbu):

průměrná denní potřeba vody: $Q_p = 4800 \text{ l/den} = 4,8 \text{ m}^3/\text{den}$
roční potřeba vody $Q_r = 1752 \text{ m}^3/\text{den}$

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: $Q_v = 6 \cdot 1,0 = 6 \text{ l/s}$

SO 91-37-52 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, vodovodní přípojka a rozvod vody

Stavební objekt řeší rozvod vody v prostoru odstavných kolejí. Primárně je jedná o plnění nádržek osobních vozů vodou.

Bilance potřeby vody:

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: $Q_v = 4 \cdot 1,0 = 4 \text{ l/s}$

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Úkolem stavebního objektu SO 34-37-21.2 ŽST Plzeň hlavní nádraží – kanalizace je odvedení dešťových vod z přístřešků nástupišť hlavního nádraží a z železničního spodku vybraných kolejí řešených v rámci 2. stavby. Hlavní nádraží je z hlediska odkanalizování rozděleno podchodem pro pěší (SO 34-38-07.1, SO 34-38-07.2 a SO 34-38-07.3), který spojuje jednotlivá nástupiště hlavního nádraží s uvažovaným autobusovým terminálem.

Nádraží mezi navrhovaným podchodem a Sirkovou ulicí bude odkanalizováno s napojením do městské stoky 1100/600. Tak je tomu i v současnosti. Areálová kanalizace bude napojena bez jakékoli regulace přímo do městské kanalizace. Odkanalizování zajistí navržené stoky řady C, D, E a F.

Trasa stoky C2 je navržena napříč nádražím se zaústěním do páteřní stoky 1100/600 vedoucí pod výpravní budovou. Stoka je z části řešena v 1. stavbě, z části ve 2. stavbě. Do této stoky jsou v úseku 2. stavby napojeny stoky C2-2, C2-3 a C2-6. Ty jsou vedeny nástupišti.

Mezi stávajícím zavazadlovým tunelem a podchodem pro pěší SO 34-38-10, budovaným v rámci stavby „Plzeň, průjezd uzlem ve směru III. TŽK“, budou vody z dešťových svodů odváděny stokou E. Část stoky vede napříč kolejištěm, část pak v kolejišti pod trativodem. Stoka je stejně jako původní kanalizace napojena na potrubí uložené v podchodu, které se napojuje do sběrače 1100/600.

Zbývající část nástupišť řešených ve 2. stavbě, v úseku zmiňovaného podchodu pro pěší a železničního mostu v Sirkově ulici, je odkanalizována pomocí navržených stok F, F1 a F2. Stoka F vede napříč kolejištěm a napojuje se na stávající kanalizaci, která je v prostoru parkoviště zaústěna do stoky 1100/600. Tento zmiňovaný úsek stávajícího kanalizačního potrubí je dle předaných podkladů veden pod opěrnou zdí. Dle provedeného kamerového průzkumu je před opěrnou zdí spadišťová šachta s převýšením 3,5 m. Dále stoka podchází opěrnou zeď. Před zaústěním do stoky 1100/600 je na kanalizaci pravděpodobně zápachová uzávěrka. Při průzkumu, který byl prováděn po toku směrem od nádraží byla prohlídka kamerou ukončena těsně před napojením do stoky z důvodu zaplavení kanalizace. Profil stávající kanalizace je tvořen potrubím DN.

Stoky F a F1 vedou částečně kolejištěm s uložením pod trativody.

Zbývající část nádraží od podchodu SO 34-38-07.1 směrem k trianglu bude odvodněno areálovou kanalizací se zaústěním do městské stoky 1400/800 vedoucí Cvokařskou ulicí.

V nástupišťích na hlavním nádraží dešťovou vodu seberou stoky D1, D1-1, D2, D3 a D4. Ty se napojují na stoku D, která dešťové vody odvede směrem k trianglu. Stoka D1-1 a část stoky D1 je řešena v rámci 2. stavby, ostatní zmiňované jsou řešeny v rámci 1. stavby.

Kanalizační stoky 2. stavby jsou navrženy z plastových trub PP o profilu DN200-DN300, SN10 kN/m². Přípojky v areálu dráhy jsou navrženy z plastových trub KG DN150, SN8 kN/m².

Odtok do kanalizace ve Cvokařské ulici 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 (řešeno v rámci 1. stavby).

Množství dešťových vod z přístřešků nástupišť a z pláň 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.

Odtoková množství pro návrh dimenzí kanalizačních stok:

stoka	šachta	F m ²	k	F _{red} m ²	Q _{celk} l/s
C2-1	Š21	733	0.90	660	7.99
C2-2	Š30	656	0.90	590	7.14
C2-3	Š31	1165	0.25	291	3.52
	Š31	627	0.90	564	6.83
Celkem		3181	0.66	2106	25.48
D1	Š81	2383	0.25	596	7.21
	Š86	1576	0.25	394	4.77
	Š88	112	0.90	101	1.22
D1-1	Š89	369	0.90	332	4.02
Celkem		4439	0.32	1423	17.21
E	Š35	132	0.25	33	0.40
		351	0.90	316	3.82
Celkem		483	0.72	349	4.22
F	Š37	954	0.25	238	2.89
	Š38	1098	0.25	274	3.32
	Š39	870	0.90	783	9.47
F1	Šstáv.6	477	0.90	430	5.20
F2	Š40	1790	0.25	447	5.41
	Š40	110	0.90	99	1.20
F3	Šstáv.7	160	0.90	144	1.75
Celkem		5459	0.44	2416	29.24

Stavební objekt SO 34-37-27.1 Kanalizace pro odvodnění komunikace Mikulášská ul. - město Plzeň řeší odvodnění Mikulášské ulice a přilehlého prostoru přednádraží. Na vstupním jednání bylo dohodnuto, že podružné stoky bude vlastnit i spravovat město a přípojky se rozdělí mezi jednotlivé správce podle toho, z jakého pozemku vody odvádí.

Tento stavební objekt řeší kanalizaci ve správě města.

Vzhledem k poměrně rozsáhlé rekonstrukci Mikulášské ulice a prostoru přednádraží dojde k novému rozmístění a uspořádání uličních vpustí tak aby odpovídalo nově navrhovanému výškovému a směrovému uspořádání komunikace. Odvodnění řeší napojení nově navrhovaných uličních vpustí do stávající sítě jednotné kanalizace v dané lokalitě. V Mikulášské ulici jsou navrženy podružné stoky po obou stranách ulice. V prostoru mezi mosty se tyto stoky napojují do přeložené vejčité stoky 1050/700 (SO 34-37-25). Další stoka je navržena v prostoru přednádraží. V návrhu se počítá s vybudováním nových stok H, H1, H2, H2-1 a I, které by fungovaly jako sběrače pro jednotlivé UV a další prvky odvodnění. Stoky jsou zaústěny do nově vybudovaných šachet v napojení Š12 a SŠ7 (SO 34-37-25).

Množství dešťových vod z Mikulášské ulice

Ve výpočtu je uvažováno s 20 min.deštěm, s periodicitou 0,5

Dle ombrografické stanice Plzeň – Doudlevec je hodnota návrhové intenzity srážky 121 l/s.ha.

střechy, nástupiště		Povodí (ha)	max.odtok
plocha (ha)	souč.odt.	red.pl.celkem	(l/s)
0.9	0.8	0.74	118

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 zachován. Při rekonstrukci prostoru přednádraží dojde k úpravě umístění a počtu parkovacích míst a ke změně vedení silniční dopravy v této lokalitě včetně napojení na ulici Mikulášskou.

Z hlediska přístupu cestujících do prostoru železniční stanice byl v minulých letech budován nový podchod pro cestující z výpravní budovy na jednotlivá nástupiště a s vyústěním do ulic Šumavská a Železniční. V rámci realizované 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. V rámci řešené 2.stavby uzlu Plzeň bude podchod prodloužen až na nástupiště č.5 a 6.

Pro přepravu nákladů budou, v rámci 1.stavby uzlu Plzeň, nástupiště 1-3 napojena na nový zavazadlový podchod s výtahy. Tento podchod bude v rámci řešené 2.stavby prodloužen na nástupiště č.5 a 6 s následným vyústěním vně kolejíště 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 temeně 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.

Dopravní řešení v prostoru Mikulášské ulice bude upraveno v návaznosti na nové šířkové uspořádání komunikace, které bylo umožněno zvětšením rozpětí obou železničních mostů.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Bylo požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušných obecních úradech. Náhradní výsadby (budou vysazovány mimo zábor stavby) jsou rozpočtovány v SO 34-31-41.2 Terénní úpravy a příprava území, lokalita osobní nádraží. Jejich definitivní rozsah bude znám po projednání kácení mimolesní zeleně.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Základní povinnosti 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 návěštní 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 stavenišť 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, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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 dle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických požadavcích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dále je v souladu s Rozhodnutím Komise č. 2008/164/ES ze dne 21. 12. 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému, K (2007) 6633 v konečném znění.

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.

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 úrovněového 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. Stavba „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je poslední ze staveb v prostoru osobního nádraží v Plzni. Po ukončení této stavby budou všechny postupně zrekonstruované prostory ve správě SŽDC s.o. splňovat podmínky příslušné legislativy.

Neupravované části, např. prostory uvnitř stávající výpravní budovy, zůstanou ve stávajícím stavu, tj. bez úprav.

V rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ budou rekonstruována a dobudována nástupiště č.5 a 6. Jejich výška bude zřízena v poloze + 0,55 m nad TK. Přístup na tato obě nástupiště je zajištěn z prostoru obou podchodů pro cestující. Nový pochod spojující jednotlivá nástupiště s budoucím autobusovým terminálem Šumavská je vybaven výtahy. Podchod pro cestující spojující ulici Šumavskou – přes výpravní budovu stanice – s ulicí Železniční je vybaven výtahy a eskalátory.

Obdobným způsobem, bez překážek pro osoby s omezenou schopností pohybu, jsou navrženy všechny dotčené chodníky, parkoviště a zpevněné plochy přístupné veřejnosti řešené v této stavbě.

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 zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Na všech nástupišťích 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.

Obdobným způsobem jsou, pro cestující s omezenou schopností orientace, navrženy všechny dotčené chodníky, parkoviště a zpevněné plochy přístupné veřejnosti řešené v této stavbě.

Orientační systém pro cestující

V železniční stanici Plzeň hl.nádraží bude orientační 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 části železniční stanice Plzeň a přilehlé ulice Mikulášská 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 „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ jsou vyvolány přeložky inženýrských sítí ve vlastnictví nedrážních správců, v tomto případě společnosti CETIN a.s. V průběhu zpracování dokumentace bylo dohodnuto, že tato společnost tyto přeložky zajistí jako samostatnou investici. Technické řešení přeložek vedení bylo průběžně koordinováno. Jedná se o následující SO:

- SO 34-39-21 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží - ulice Mikulášská, úpravy metalických rozvodů MK a DK CETIN a.s.
- SO 34-39-21.1 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží - ulice Mikulášská, připojení metalických rozvodů CETIN a.s. na rozvod ČD-Telematika a.s.
- SO 34-39-22 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží - ulice Mikulášská, úpravy optických kabelů CETIN a.s.

Za související investice lze považovat stavby, které na stavbu „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ bezprostředně navazují, nebo budou realizovány v souběhu s touto stavbou.

- „Uzel Plzeň 1.stavby – přestavba pražského zhlaví“ (investor SŽDC s.o.) je stavbou v realizaci. Na 2.stavbu uzlu Plzeň bezprostředně navazuje a společně s ní vytváří výsledný stav osobního nádraží v Plzni. Časově se realizace obou staveb bude částečně překrývat. Proto je, mimo koordinaci technického řešení, nezbytná i koordinace jednotlivých dílčích postupů výstavby. Předpoklad ukončení realizace stavby v 2.čtvrtletí 2017.
- „Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati“ (investor SŽDC s.o.) stavba řeší rozsáhlou úpravu kolejíště na výjezdu ve směru na Domažlice a Cheb. Je zpracován projekt stavby. Po technické stránce zde není bezprostřední návaznost staveb. Lze však předpokládat souběh realizace obou staveb, neboť zahájení realizace této stavby je plánováno na 05/2017.
- „Přestupní uzel Plzeň Hlavní nádraží Plzeň/Šumavská - autobusový terminál“ (investor město Plzeň) řeší autobusový terminál, který bezprostředně navazuje na severní část kolejíště osobního nádraží. V současné době je zpracovaná projektová dokumentace. Lze předpokládat souběh realizace obou staveb. Termín zahájení realizace stavby není přesně stanoven, předpoklad je v průběhu roku 2017.

V rámci zpracování dokumentace „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ byla provedena koordinace technického řešení a koordinace postupů výstavby dle aktuálního stavu přípravy souvisejících staveb. V případě, že dojde ke změně termínů zahájení jednotlivých staveb, je nezbytně nutné aktualizovat v dokumentacích staveb navržené ZOV a to hlavně ve vztahu k výlukové činnosti drážního provozu.

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.1.4.14 Návrh koncepce a provozních podmínek odstavných kolejí

1. Umístění odstavných kolejí

Odstavné koleje jsou navrženy v obvodu seřaďovacího nádraží ŽST Plzeň v místě stávajících kolejí č. 49 – 57 (v rámci 1. stavby uzlu Plzeň přečíslovanými na 449 – 457), které budou společně s dalšími postradatelnými kolejemi SŽDC č. 60 – 70 sneseny. Kolej č. 71 je jedinou využívanou a je ve vlastnictví DKV. Proto bude zapojena do kolejiště DKV, aby její provoz byl možný bez ohledu na provoz odstavných kolejí.

2. Účel a určení odstavných kolejí

Odstavné koleje a jejich zařízení jsou určeny pro hygienickou údržbu drážních vozidel přistavených na kolejích č.453 a 455. Kolej č.451 je objízdna. Kolej č.453 je vybavena zachytnou vanou, která zajišťuje ochranu před nepřipustným znečištěním terénu, podzemních a povrchových vod odpadem. Proto je primárně určena k odsávání fekálií z osobních železničních vozů včetně plnění nádržek vozů vodou. Kolej č.455 je situována ve větší vzdálenosti od odsávacích a plnicích stojanů. S ohledem na délku přípojných hadic zde není 100% pokrytí délky koleje. Alternativně zde odsávání a plnění vozů lze provádět. Primárně je kolej.č.455 určena k čištění interiérů vozů.

3. Popis odstavných kolejí a jejich vybavení

3.1 Užitečná délka koleje č.451 je 250 m, užitná délka koleje č.453 je 221 m, užitná délka koleje č.455 je 210 m. Odstavné kolejiště je na jižní straně zapojeno do odbočné větve výhybky č. 502 (v majetku SŽDC), na severní straně do stávající harfy, zapojující stávající koleje č. 45–55 do koleje č. 43. Kolej č. 71 je přepojena do kolejiště depa.

Celé kolejiště je geometricky navrženo pro rychlost 40 km/h, administrativně však bude omezena pro zajištění bezpečnosti na 20 km/h.

Výškové řešení sleduje dodržení maximálního sklonu 2,5 ‰ ve staničních kolejích a minimalizaci zemních prací. Kromě úseků s napojením na stávající stav je celé kolejiště ve sklonu -2,5 ‰. Lomy sklonu budou zaobleny oblouky o poloměru $R_v=2\,000\text{ m}$.

Osové vzdálenosti mezi kolejemi jsou navrženy s ohledem na charakter provozu a pohyb zaměstnanců v okolí souprav a vozidel po zpevněné ploše takto:

- 6,00 m mezi kolejí č. 455 a kolejí ČD,
- 12,55 m mezi kolejemi č. 453 a 455 (mezilehlá zpevněná plocha o šířce 9,15 m umožní otáčení vozidel o délce 6,5 m; vjezd na zpevněnou plochu bude na tuto délku omezen dopravní značkou v rámci SO komunikace),
- 6,00 m mezi kolejemi č. 451 a 453,
- min. 5,09 m mezi kolejemi č. 447 a 451,
- min. 9,56 m mezi výhledovou kolejí č. 445 a kolejí č. 451.

Mezi kolejí č. 451 a zpevněnou plochou v prostoru výhybky č. 453 bude dodržena vzdálenost minimálně 3,00 m.

3.2 Mezi odstavnými kolejemi č.453 a 455 je vybudována pracovní zpevněná plocha z asfaltového betonu. Zpevněná plocha je navržena v šířce 9,15 m. Do této šířky jsou zahrnuty „chodníčky“ šířky 1,60 m na obou okrajích plochy. Chodníčky neslouží pro pohyb pěších, ale slouží jako zábrana, která nedovolí přesahu otáčejícího vozidla zasáhnout do přejezdového profilu vlaku na přilehlých kolejích. Šířka plochy sloužící k pojíždění obsluhujícím vozidlem je 5,95 m. Osová vzdálenost plochy a přilehlých kolejí je 6,275 m. Na začátku plochy (ve smyslu staničení) vpravo a na konci plochy vlevo je šířkové uspořádání plochy přizpůsobeno směrovým obloukům přilehlých kolejí. Z důvodu šířkového uspořádání plochy je možné ji obsluhovat vozidlem o maximální délce 6,0 m. Silniční obrubníky jsou od vozovky převýšeny o 0,15 m. Na konci trasy, kde je sanitární plocha napojena na železniční přejezd jsou obrubníky zapuštěny na úroveň vozovky. Výškově je trasa plochy vedena v základním sklonu + 0,25 ‰ (dle sklonu přilehlých kolejí). Z důvodu odvodnění je podélný sklon střídavě rozdělen na úseky v klesání 0,5 ‰ (dl. 11,8

m) a v stoupání 0,5% (dl. 35,4 m). Na konci staničení u napojení na úrovně křížení (SO 91-33-10.21) je podélný sklon trasy veden v stoupání 0,25% v dl. 10 m.

3.3 V koleji č. 453 je navrženo zakrytí železničního svršku betonovými vanami v délce 156 m. Vany nebudou koncipovány jako pochozí (nebudou opatřeny pochozími rošty), pouze musí umožnit občasné pocházení pro potřeby odstraňování nečistot. Odvodnění van bude po nové kanalizace.

3.4 Odstavné koleje jsou opatřeny kanalizačním systémem odvádějícím vody jak ze záchytné vany koleje č. 453, tak i fekálie vysáté z vakuových WC drážních vozidel. Odsáté fekálie budou odvedeny novou splaškovou kanalizací se zapojením, v prostoru podjezdu k Teplárně, na stávající městskou kanalizaci.

Dešťové vody ze zpevněné plochy a drenáže železničního spodku budou odvedeny novou dešťovou kanalizací do stávající kanalizace v prostoru ČD DKV.

3.5 Na pracovní ploše mezi kolejemi č.453 a 455 (blíže u koleje č.453) je rozmístěno 8 odsávacích a plnicích (zbrojících) skříní (označené symboly OS 1 až OS 8), 16 elektrických stojanů se zásuvkami 230V/400V (označené symboly ZS 1 až ZS 16) a 8 osvětlovacích stožárů (označené symboly S 1 až S 8).

3.6 Každá odsávací a plnicí skříň (OS 1 až OS 8) je vybavena odsávacím čerpadlem a odsávací hadicí s koncovkou. Odsávací hadice jsou délky do 10 m. Výtlak čerpadla je zaústěn do kanalizačního potrubí ukončeného ve skříní a napojeného na kanalizační systém splaškové kanalizace.

Dále je skříň vybavena hadicí s koncovkou pro zbrojení vozů pitnou vodou a pro výplach fekálních nádrží vozů. Zbrojící zařízení je napojeno na rozvod pitné vody v areálu odstavných kolejí.

Každá skříň je vybavena elektrickým topným tělesem s regulací pro vytápění skříně v zimním období a osvětlením vnitřního prostoru skříně. Vytápění skříní má samostatný okruh napájení nezávislý na napájení ostatní technologie skříně. Skříně budou vybaveny zámkem a dveřním kontaktem pro zajištění neoprávněného vniknutí do skříně a pro kontrolu uzavření skříně v zimním období.

Odsávací a plnicí skříň musí umožňovat měření množství odsávaných fekálií a měření množství vody doplněné do zásobních nádrží ošetřovaných vozů. Dodaná technologie odsávacího a plnicího zařízení musí umožňovat identifikaci obsluhy a napojení na dálkový přenos dat do sběrného místa.

Základová deska skříně (je řešena samostatným SO) je opatřena podlahovou vpustí se zápachovým uzávěrem. Vpust' je potrubím napojena do kanalizačního systému.

3.7 Přípojka pitné vody pro areál odstavných kolejí bude napojena na stávající městský rozvod vody v prostoru silničního podjezdu pod tratí k Teplárně. Zde vede litinový vodovodní řad DN200. Vlastní přípojka bude z potrubí PE-HD 63x5,8mm. Přípojka vody bude ukončena ve vodoměrné šachtě. Šachta bude prefabrikovaná o vnitřních půdorysných rozměrech 1,5x1,0m. Šachta bude pojížděná, tř. únosnosti D400. K měření bude použit ultrazvukový vodoměr s vestavěným bezdrátovým modulem pro datovou komunikaci. Za vodoměrnou sestavou začíná rozvod vody. Pitná voda pro plnění nádrží drážních vozidel je rozvedena k jednotlivým odsávacím a plnicím skříním potrubím PE-HD 63x5,8mm a PE-HD 25x2,3mm.

3.8 Zásuvkové stojany budou instalovány po obou stranách sanitární plochy v celkovém počtu 16 ks. Předpokládá se použití stojanů pro údržbu vozů dopravců (úklid a čištění osobních vagónů). Napájení zásuvkových stojanů bude provedeno z rozváděče R-O. Zásuvkové stojany budou napájené ze dvou samostatných větví, pro každou kolej zvlášť. Aktivace napájení zásuvkových stojanů bude možná až po přihlášení oprávněného uživatele sanitární plochy a volbě skupiny

zásuvkových stojanů pro každou kolej zvlášť. Obě větve zásuvkových stojanů budou samostatně odměřeny.

3.9 Osvětlení sanitární plochy bude provedeno pomocí nových osvětlovacích sklopných stožárů výšky 10m osazených 2 výbojkovými svítidly se zdrojem SHC 100W. Osvětlovací stožár S1 bude osazen svítidlem se zdrojem 250W. Osvětlení sanitární plochy bude provedeno na hodnotu udržované osvětlenosti $E_m = 20 \text{ lx}$ včetně osvětlení úrovňového křížení.

Ovládání osvětlení:

osv. obvod č. 1 – osvětlení úrovňového křížení; osv. stožár S1, 1 ks svítidel 250W, noční provoz, spínání pomocí spínacích hodin s astrálním časem

osv. obvod č. 2 – osvětlení sanitární plochy, osvětlovací stožáry S2 až S8, noční provoz, spínání osvětlení řídicím systémem, provoz dle hodin s astrálním časem a nutnosti přihlášení alespoň 1 uživatele sanitární plochy.

Oba světelné obvody bude moci zapnout pracovníci údržby nezávisle na spínacích hodinách.

3.10 Z rozváděče R-O budou instalovány kabely pro napájení osvětlení sanitární plochy, napájení zásuvkových stojanů, napájení odsávacích stojanů, napájení uzávěru přívodu vody a napájení měřidel spotřeby vody a odvodu splašků.

3.11 Napájení ostatních odběrů. Jedná se o napájení a ovládání elektroventilu přívodu studené vody, napájení zařízení pro přenos informací do řídicí jednotky a napájení čerpadla a měření průtokoměru splaškové vody. Napájení uvedených odběrů bude jednofázové. Kabely budou uloženy v souběhu s ostatními napájecími kabely v kabelových žlabech, resp. mimo san. plochu v samostatných trasách.

4. Ovládání technologického zařízení odstavných kolejí

Ovládání technologického zařízení bude samoobslužné pro proškolené pracovníky jednotlivých dopravců. Předpokládá se použití sanitární plochy pouze 2 uživateli současně.

Pro aktivaci technologického zařízení se uživatel přihlásí přes vstupní terminál (rozdávěč R-O) pomocí čipové karty a navolí si typ používané služby.

Uživatel bude mít možnost volby až 3 druhů následujících služeb:

- aktivace zásuvkových stojanů u kol. č. 455
- aktivace zásuvkových stojanů u kol. č. 453
- aktivace napájení okruhu čerpadel odvodu splaškové vody a doplňování studené vody do vozidel.

Druhý uživatel bude mít možnost volby pouze ze služeb neaktivovaných uživatelem č. 1.

Po provedení a aktivaci volby bude řídicí jednotkou provedena aktivace napájení předvolených služeb.

U služby č. 3(použití odsávacích skříní) dojde k uvolnění elektroventilu přívodu studené vody, odemčení odsávacích skříní a aktivaci napájení okruhu čerpadel splaškové vody.

Po ukončení použití předvolených služeb se bude muset uživatel odhlásit na terminálu sanitární plochy, který poté odpojí zařízení od napájení. U volby č. 3 (použití odsávacích skříní) bude odhlášení blokováno do doby uzavření všech odsávacích skříní. Terminál upozorní uživatele na odsávací stojan, který nebyl řádně uzavřen. Kontrola uzavření bude probíhat pomocí dveřních kontaktů. Po řádném uzavření odsávacích skříní budou odsávací skříně navíc zajištěny elektrickým zámekem.

5. Řídicí rozváděč R-O

Řídicí rozváděč R-O bude vybaven řídicí jednotkou pro použití technologických zařízení sanitární plochy pro kontrolu provozu a poruch odsávacích stojanů, pro odečet a vyhodnocení spotřeb energií a měřidel spotřeby vody a pro odvod splaškové vody. Řídicí rozváděč bude komunikovat s elektrodyspečinkem přes GSM síť. Řídicí rozváděč R-O bude vybaven ovládacím

panelem s grafickým rozhraním pro komunikaci zařízení s oprávněným uživatelem pro možnost volby a aktivaci požadovaných služeb. Řídicí rozváděč musí být odolný vůči povětrnostním podmínkám (min. IP43) a mechanickou odolností IK6.

U každého odsávacího stojanu budou monitorovány a hlášeny na dispečink níže uvedené stavy.

Řídicí jednotka bude také zapisovat pro rozúčtování nákladů do souboru přihlášení a odhlášení jednotlivých uživatelů s hodnotami jednotlivých měřidel, které budou sledované pro každého oprávněného uživatele. vzor výpisu je uveden níže. Systém komunikace s měřidly bude přes systém M-Bus Wireless, resp. systém RS485.

Na základě provedených výpisů správce zařízení vyhodnotí použití zařízení jednotlivými uživateli a provede rozúčtování nákladů a služeb.

Popis monitoringu a ovládání odsávacích stojanů

Snímané stavy a ovládání odsávacích stojanů

č.	Popis činnosti
1	kontrola napětí pro vytápění skříní
2	sepnutí termostatu č. 1 při teplotě 5°C
3	provoz ohřevu č. 1 při teplotě 5°C
4	sepnutí termostatu č. 2 při teplotě 2°C
5	provoz ohřevu č. 2 při teplotě 2°C
6	dveřní kontakt, kontrola zavření skříně
7	kontrola napětí v rozvodu pro čerpadla
8	elektromagnetický zámek, blokace otevření odsávacích skříní neoprávněnými osobami

Poznámka

Prováděný monitoring a ovládání bude prováděno pro každou skříň zvlášť. Blokace odhlášení uživatelů při ponechaných otevřených dveřích odsávacích stojanů.

Hodnoty zaznamenané systémem o použití služeb uživatelem

č.	aktivace služby		Popis
1		Č. uživatele	
2	-	Datum a čas přihlášení	
3	-	Datum a čas odhlášení	
4	0/1	ELM2 - počáteční stav	zásuvkové skříně kol. 455
5	0/1	ELM2 - koncový stav	zásuvkové skříně kol. 455
6	0/1	ELM3 - počáteční stav	zásuvkové skříně kol. 453
7	0/1	ELM3 - koncový stav	zásuvkové skříně kol. 453
8	0/1	ELM4 - počáteční stav	Napájení čerpadel odsávacích skříní
9	0/1	ELM4 - koncový stav	Napájení čerpadel odsávacích skříní
10	0/1	PN1 - vodoměr SV, počáteční stav	Dodávka vody
11	0/1	PN1 - vodoměr SV, koncový stav	Dodávka vody

12	0/1	PN2 - měřič splaškové vody, počáteční stav	Odvod splašků
13	0/1	PN2 - měřič splaškové vody, koncový stav	Odvod splašků

6. Technologie provozu v obvodu odstavných kolejí

Jízdy mezi obvodem osobního nádraží a odstavných kolejí dojednává výpravčí Trianglu společně s výpravčím St.14 (obdobně jako při jízdách do DKV). Takto budou koleje využívány standardně. Jízdy mezi odstavnými kolejemi a kolejí 443 seřaďovacího nádraží budou povolovány pouze výjimečně. V tom případě dojednává posun zaměstnanec řídící posun v obvodu odstavných kolejí s výpravčím St.14. Podmínkou je zastavení posunu a rozpouštění vozů do kolejí č. 443, 445 a 447. Jízda dále mezi obvodem seřaďovacího nádraží a osobního nádraží probíhá standardním posunem. Pozor – souprava pojedje přes kolejové brzdy.

Rychlost posunu v obvodu odstavných kolejí byla administrativně omezena na 20 km/h.

Obsluhu výhybek č. 451 – 454 bude provádět zaměstnanec dopravce, který bude v obvodu řídit posun. Výhybky budou přestavovány ručně, což je po podrobné analýze vhodnější než dálková obsluha výhybek pomocí PSt umístěného v obvodu kolejiště.

Vlastní obsluhu kolejiště a provoz v něm bude popsán ve Staničním řádu ŽST Plzeň hl.n. a v Obsluhovacím řádu kolejiště, kde musí být také uvedeno:

- povinnosti jednotlivých zaměstnanců,
- organizace posunu a sjednávání jízd,
- posun přes přístupovou plochu na koleji č. 455,
- pravidla pro odstavování a zajišťování vozů.

Vozy nesmí být odstavovány v místě přístupové plochy přes kolej č. 455 a dále 35 m za ní ve směru k výhybce č. 452. Konec tohoto prostoru bude po dohodě s OŘ Plzeň vymezen sloupem TV č. 588N.

Délka zpevněné plochy u koleje č. 453 činí 171 m a u koleje č. 455 činí 150 m, což odpovídá možnosti odstavit zde dvě soupravy o délce 5 – 6 vozů dle typu. Technologie pro odsávání vozů je umístěna na zpevněné ploše blíže ke koleji č. 453. Tato kolej bude technologií dostupná v celé délce. Kolej č. 455 bude technologií dostupná pouze v určitých částech.

Odstup lokomotivy z čela posunového dílu na kolejích č. 453 a 455 zpět do DKV po koleji č. 451 (opačně analogicky) je možný i bez přerušení posunu na kolejích č. 443 – 447. Mezi výhybkami č. 442 a 451 je dostatečný prostor pro jednu lokomotivu.

7. Údaje o vlastnostech manipulovaných látek

Vzhledem k účelu odstavných kolejí jsou do splaškové kanalizace odváděny odpadní vody obsahující fekálie a chemické a desinfekční čisticí prostředky k mytí interiérů drážních vozidel. Používané chemické prostředky musí být schváleny příslušným atestem. Vzhledem k odvádění odpadních vod kanalizačním systémem do stávající splaškové kanalizace, nesmí být používány jiné chemické prostředky. Stavby a zařízení navržená v prostoru odstavných kolejí nejsou určeny k čištění vnějšího povrchu skříní železničních vozů.

8. Pokyny pro obsluhu zařízení

Technologické postupy úkonů pro práci se zařízením na odstavných kolejích koleji jsou v tištěné podobě vyvěšeny v každé odsávací a plnicí skříní a to zevnitř na vstupních dveřích. Před zahájením jakýchkoliv prací na těchto zařízeních musí být obsluha s těmito postupy prokazatelně seznámena. Obsluha je rovněž zodpovědná i za včasné zapnutí ohřevu interiérů skříní na příslušnou intenzitu tak, aby se zabránilo případnému zamrznutí potrubních přípojek. Obsluha zařízení odstavných koleje rovněž odpovídá za rovnoměrnou intenzitu používání všech zařízení, zejména odsávacích a plnicích skříní. Proto je při přístavbě drážních vozidel k odsávání

vakuových WC nutno dbát pokynů obsluhy. Nepoužívaná zařízení (skříně) musí obsluha řádně uzavřít a uzamknout.

8.1 Technologické postupy úkonů pro odsávání vakuových WC

Obsluha zařízení odemkne a otevře dveře odsávací skříně a zajistí obě křídla dveří v otevřené poloze. Na přistaveném drážnímu vozidle na koleji č.453 uvolní záslepku vypouštěcí armatury vakuového WC. Z odsávací skříně vyjme odsávací hadici a pomocí koncovky Camblock ji připojí na vypouštěcí armaturu WC. Teprve pak otevře uzávěr koncovky odsávací hadice a ovladačem zapne čerpadlo odsávací skříně. Průběh odsávání fekálií sleduje obsluha přes průhlednou odsávací hadici. Je-li odsávání ukončeno (průtok fekálií v hadici ustane), obsluha čerpadlo vypne, uzavře uzávěr koncovky odsávací hadice a hadici odpojí od vypouštěcí armatury WC, na které pak nasadí zpět záslepku. Odsávací hadici obsluha svine a zavěsí na držák v odsávací skříně. Přitom dbá, aby zbytek fekálií v hadici nepotřísnil pracovní plochu okolo skříně, vlastní skříně a zařízení v ní, ale aby vytekl buď do zachytne vany v koleji, nebo odpadem na dně skříně. Případné znečištění zachytne vany a výpusti na dně odsávací skříně opláchne obsluha vodou z černé hadice. Pak dveře odsávací skříně řádně uzavře a uzamkne.

8.2 Technologické postupy úkonů pro plnění nádrží vozů pitnou vodou

Obsluha zařízení odemkne a otevře dveře odsávací a zbrojící skříně a zajistí obě křídla dveří v otevřené poloze. Ze skříně vyjme plnicí hadici a prostřednictvím patentního hrdla (bajonetem) montovaného na jejím konci, připevní hadici k hrdlu plnicího potrubí vozidla. Pak otevře uzávěr potrubí pitné vody a plní vodojem vozidla. Takto mohou být na drážním vozidle současně napojeny všechny zbrojící hadice skříně a současně prováděno plnění. Po skončení plnění obsluha sejme hadici z vozidla a svinutou zavěsí na věšák v odsávací a zbrojící skříně. Při manipulaci s hadicí pro plnění DV pitnou vodou dbá obsluha toho, aby nedošlo k poškození bajonetu nebo jeho znečištění.

Odsávání vakuových WC a plnění vodou jednotlivých vozů lze alternativně uskutečnit i přistavením drážního vozidla na kolej č.455. V tomto případě je omezený dosah odsávacích a plnicích hadic, není pokryta 100% délka této koleje.

6.3 Technologické postupy úkonů při používání elektrických spotřebičů při čištění drážních vozidel

Obsluha zařízení se nejprve přesvědčí, zda-li je zapnut hlavní vypínač na rozvaděči. Následně zapojí zástrčku el. spotřebiče (např. vysavače) do zásuvky 230V a zařízení použije. K používání jsou dovoleny jen el. přístroje s platnou el.revizí. Po skončení prací s el.spotřebičem jej odpojí od zásuvky.

9. Pokyny pro denní údržbu zařízení

Všechna zařízení odstavných kolejí je nutné udržovat v čistotě a tedy průběžně odstraňovat vzniklé nečistoty. To se týká zejména zachytne kolejové vany a pracovní plochy. Na konci každé pracovní směny obsluha zajistí důkladné omytí ploch od zbytků odpadních vod tak, aby nedocházelo k jejímu dlouhodobému působení na povrch a jejich následnému narušení. Omytí plochy provede obsluha vodou z červené pryžové hadice. Obsluha průběžně odstraňuje i další mechanické nečistoty z pracovní plochy nebo zachytne vany: prach, listí, hrubé nečistoty, sníh, námrazu apod. za účelem, aby nedocházelo k zanášení výpustných otvorů a odváděcího potrubí. Jednou měsíčně provede obsluha proplach kanalizace vod z čištění železničních vozů výpustnými otvory v pracovní ploše. Případné závady zařízení odstavných kolejí obsluha neodkladně nahlásí správci zařízení SŽDC OŘ Plzeň, který zajistí další opatření k odstranění závady.

10. Požadavky bezpečnosti a hygieny práce

Pracoviště obsluhy musí být vybaveno lékárníčkou k poskytnutí první pomoci se zaměřením na možná rizika při manipulaci s fekáliemi a chemikáliemi při čištění drážních vozidel. Doporučuje se očkování obsluhy proti žloutence. Práce se zařízením sanitární koleje může

vykonávat jen řádně a prokazatelně poučená obsluha. Pokud je zařízení odstavných kolejí v činnosti, nesmí je obsluha spustit z dohledu. Obsluha je povinná při manipulaci používat vhodný pracovní oděv a osobní ochranné pomůcky. Chůze po záchytné kolejové vaně je zakázána, pokud se nejedná o její údržbu, úklid a odstraňování hrubých nečistot a spadlých předmětů. V zimním období je obsluha povinná udržovat schůdnost pracovní plochy podél odstavných kolejí včetně přístupové komunikace, aby byla zajištěna bezpečnost.

11. Poznámka

Technologický postup odsávání fekálií a plnění osobních železničních vozů vodou je úzce spjat s konkrétním typem odsávacích stojanů. V dokumentaci navržené technické řešení, včetně ovládání technologie a měření splašků, spotřeby vody a el.energie, odpovídá jednomu z množství typů vyráběných odsávacích stojanů. V dokumentaci uvedené výrobky, konstrukce či technologie nejsou závazné a je možno je při realizaci stavby nahradit obdobnými s minimálně stejnými parametry a kvalitou. V případě použití odlišného typu odsávacích stojanů je nezbytné tomuto přizpůsobit technické řešení navazujících stavebních objektů.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Pro zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je jednou z dílčích staveb spadající pod výše uvedené Rozhodnutí. Pro fázi přípravy byly ve výše uvedeném 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 zpracována. 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.

Sejmutí památkové ochrany je doloženo rozhodnutím Ministerstva kultury ze dne 1.2.2016 o zrušení prohlášení severního mostu přes Mikulášskou ulici za kulturní památku.

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 bylo v průběhu zpracování dokumentace se zástupci města Plzně projednáno a odsouhlaseno. Příslušné doklady jsou doloženy v části dokumentace H.

- 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 "Cvokařské" ulice.

Požadované řešení není součástí této stavby.

- 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 vypracovaná 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 Havarijný 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).

Havarijný 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 zapracována.

10. Podmínky požární bezpečnosti stavby, zapracované 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 požadavku 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 zapracována.

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 ČR, 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 řadícího 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

Řešení Mikulášské ulice bylo v průběhu zpracování dokumentace se zástupci města Plzně projednáno a odsouhlaseno. Příslušné doklady jsou doloženy v části dokumentace H.

- zarubní zeď" v Borské ulici v prostoru zastávky Plzeň - Jižní Předměstí (úsek Klatovská - Němejcová) 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 křižovatek oblouku 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.

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

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

Požadované řešení leží mimo lokalitu stavby.

- u SO 94-32-02 (příjezd k VB Koterov a k žumpě) nutno doložit koordinační situaci s projektem silnice 1/20 usek 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 „Příjezd 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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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. Omezení negativních vlivů způsobených silniční technikou při odvozu přebytečného materiálu na skládky je součástí 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 F.7..

- 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 doložen předpokládaný rozsah odstranění dřevin včetně potřebných dokladů. 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 biokoridoru 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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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 převážně na území dnešní železniční stanice a v prostoru dnešní ulice Mikulášské. Tedy 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 zapracovat 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. posunutím stávajícího oplocení před zahájením stavby na hranici dočasného záboru, pro případnou přeložku sítí (elektriny, 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 reflektorů 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 inž. 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 prací (ve vztahu k nutné výpovědi majitelů reklamních zařízení na oplocení pozemku).

Stavba územně leží mimo uvedenou lokalitu.

V souvislosti se změnou dispozic severního a jižního mostu přes Mikulášskou ulici a prodloužením zavazadlového podchodu vydal Magistrát města Plzně, Odbor stavebně správní dne 22.04.2014 pod č.j.: MMP/05865/14 změnu platného územního rozhodnutí o umístění stavby č.4274 vydaného 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“.

V této změně územního rozhodnutí byly stanoveny následující podmínky pro zpracování dokumentace pro stavební povolení:

1. Změna územního rozhodnutí pro umístění stavby č.4274 bude umístěna v souladu s ověřenou grafickou přílohou rozhodnutí, která obsahuje výkres současného stavu území zpracovaný na podkladě aktuální katastrální mapy v měřítku 1:500 se zakreslením stavebních pozemků, požadovaným umístěním změny stavby, pod názvem “Zákres změn do katastrální mapy“ opatřený autorizačním razítkem projektanta Ing. Václava Marvana ČKAIT – 0401981. Tato příloha bude po nabití právní moci rozhodnutí předána žadateli, stavebnímu úřadu: ÚMO Plzeň 2-Slovan, odboru stavebně správnímu a dopravy

Podmínka byla splněna.

2. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude vypracována v souladu s požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Při zpracování dokumentace byla podmínka respektována. Navržené technické řešení odpovídá uvedené vyhlášce.

3. V dokumentaci pro stavební povolení bude reagováno na doporučení MMP – odbor krizového řízení na provedení pyrotechnického průzkumu (stanovisko MMP-OKŘ pod č.j.: MMP/149463/13). Pokud by byl pyrotechnický průzkum prováděn, bude o začátku průzkumu informován MMP – odbor krizového řízení

Pyrotechnický průzkum byl pro tuto stavbu zpracován, je doložen v části dokumentace B.14.5. Požadavky MMP – OKŘ byly splněny.

4. Změna územního rozhodnutí musí umožnit přeložku vodovodních řadů a kanalizačních stok za podmínek, které byly již předem projednány a odsouhlaseny. Toto se týká především přeložek nadřazených vodovodních řadů DN 550mm a DN 400mm a Slovanského kanalizačního sběrače. Pro stavbu přeložek vodovodů a kanalizací a pro zajištění podmínek pro jejich následný provoz a provádění případných oprav musí být zachovány koridory v dohodnutém rozsahu.

Podmínky vedení přeložek vodovodů a kanalizací byly při návrhu technického řešení splněny.

5. Další stupně projektové dokumentace musí být koordinovány s projektovou dokumentací navazujících objektů změn a úprav vodohospodářské infrastruktury města Plzně. Veškeré další stupně projektové dokumentace budou projednány se správcem vodovodu a kanalizace v majetku města Plzně a provozovatelem těchto zařízení.

V průběhu zpracování dokumentace byl návrh řešení stavby koordinován se všemi projektantovi známými investicemi v lokalitě stavby. Technické řešení návrhu jednotlivých SO bylo řádně projednáno.

6. Další stupeň projektové dokumentace bude projednán s MMP, odborem rozvoje a plánování
- Podmínka byla splněna.*

7. Další stupeň projektové dokumentace bude projednán se všemi dotčenými orgány, správci inženýrských sítí a majetků

Dokumentace projektu stavby byla řádně projednána. Doklady o projednání jsou uvedeny v části dokumentace H.

8. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude vypracována tak, že bude respektovat podmínky obsažené v podkladových závazných stanoviscích dotčených orgánů vydaných pro tuto stavbu.

Dokumentace projektu stavby byla řádně projednána. Doklady o projednání jsou uvedeny v části dokumentace H.

Pro stavební úpravy v lokalitě vlastní Mikulášské ulice a prostoru přednádraží bylo vydáno samostatné územní rozhodnutí č.5816. Toto územní rozhodnutí pro stavbu „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ vydal Magistrát města Plzně, Odbor stavebně správní dne 24.06.2015 pod č.j.: MMP/095402/15.

V tomto územním rozhodnutí byly stanoveny následující podmínky pro zpracování dokumentace pro stavební povolení:

1. Stavba bude umístěna v souladu s projektovou dokumentací k územnímu rozhodnutí, zejména s ověřenou přílohou územního rozhodnutí, která obsahuje výkres zpracovaný na podkladě aktuální katastrální mapy se zakreslením stavebních pozemků, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí, pod názvem: „Situace – ulice Mikulášská“, číslo přílohy: 06, v měřítku 1:1000, opatřený autorizačním razítkem projektanta Ing. Václava Marvana ČKAIT – 0401981.

Podmínka byla při zpracování dokumentace respektována.

2. Při provádění částí stavby, které nepodléhají vydání stavebního povolení – jde o stavby dle § 103 odst. 1 písm. e) bod 4 až 10 stavebního zákona je nutno postupovat následovně:
- Respektovat obecné technické požadavky na výstavbu – technické požadavky na stavby a obecné požadavky na využívání území.
 - Řešit způsob nakládání všech odpadů, které vzniknou při stavbě a jejím provozu, (shromažďování, zneškodňování, popřípadě jejich využití). Jejich využití - zneškodnění doložit smluvním vztahem s oprávněným příjemcem odpadů před užíváním stavby.
 - Způsob provádění stavby řešit tak, aby nedocházelo k ohrožování a nadměrnému nebo zbytečnému obtěžování okolí stavby, ke znečištění ovzduší, zamezení přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům.
 - Řešit úpravu stavbou narušených pozemků, dotčené chodníky a vozovky uvést do původního stavu.
 - Prostorové uspořádání inženýrských sítí včetně přípojek řešit v souladu s ČSN 73 6005. Budou dodržena ochranná pásma všech sítí.
 - Před zahájením zemních prací bude provedeno vytyčení všech stávajících inženýrských sítí. V místě jejich křížení nebo v souběhu budou práce prováděny ručně tak, aby nedošlo k jejich poškození.
 - Provádění prací navrhnout tak, aby nedošlo jednak k zásahu do sousedních pozemků, ani k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
 - Při realizaci stavby provést taková opatření (např. použití mechanismů, doprava, vyloučení stavebních prací v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu), která budou minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí ve vztahu k okolní bytové zástavbě (hluknost, prašnost apod.).
 - Realizace stavby bude probíhat s ohledem na dřeviny nacházející se v okolí stavby, tzn. šetrně tak, aby nedošlo k poškození dřevin.
 - Stavbu je možné po dokončení užívat na základě vydaného kolaudačního souhlasu v souladu s § 122 stavebního zákona.

Obecné podmínky stavebního zákona jsou v dokumentaci respektovány. Dopady uvedených podmínek jsou zpracovány do jednotlivých SO a souhrnných částí dokumentace (ZOV, životní prostředí,...)

3. V dalším stupni projektové dokumentace je nutno řešit podrobněji konkrétní podobu přednádražního prostoru (pojetí dlažby, mobiliář, příp. mobilní zeleň apod.)“.

Řešení prostoru přednádraží bylo, v průběhu zpracování dokumentace, podrobně projednáno na poradách. Technické řešení je v dokumentaci projektu stavby dokladováno v příslušných stavebních objektech.

4. Před zahájením stavby bude proveden pyrotechnický průzkum. Informace o začátku pyrotechnického průzkumu bude oznámena na odbor krizového řízení Magistrátu města Plzně. *Pyrotechnický průzkum byl pro tuto stavbu zpracován, je doložen v části dokumentace B.14.5. Požadavky MMP – OKŘ byly splněny.*

5. V projektové dokumentaci pro stavební povolení bude prověřen následující požadavek Policie ČR, Krajského ředitelství Policie Plzeňského kraje, Odboru dopravní policie Plzeňského kraje: jízdní pruh pro levé odbočení do přednádraží v místě napojení na Americkou ul. uzavřít ostrůvkem a ponechat zde pouze dva průběžné jízdní pruhy. Rovněž jeho pokračování do Mikulášské ul. uzavřít vhodnou stavební úpravou.

Navržené řešení v projektu stavby bylo projednáno na poradách. Výsledkem tohoto projednání je návrh ostrůvku ve směru k napojení ulici Americké. Ve směru na Slovany je odbočovací pruh do přednádraží ukončen vodorovným dopravním značením.

6. Podmínky požární bezpečnosti stavby, zapracované v dokumentaci pro územní rozhodnutí budou akceptovány v dokumentaci pro stavební povolení. Dokumentaci pro stavební povolení včetně požárně bezpečnostního řešení stavby bude předložena k vyjádření na Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje.

Podmínka byla splněna.

7. Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení bude projednána s odborem památkové péče MMP. Schválení projektové dokumentace pro stavební povolení je podmíněno dořešením otázky zvažovaného zrušení památkové ochrany severního viaduktu. Dokud MK ČR nevydá závazné stanovisko s upuštěním od památkové ochrany, MMP – odbor památkové péče nebude mít možnost vydat kladné závazné stanovisko ke stavebnímu řízení.

Sejmutí památkové ochrany je doloženo rozhodnutím Ministerstva kultury ze dne 1.2.2016 o zrušení prohlášení severního mostu přes Mikulášskou ulici za kulturní památku.

8. Stavby vodovodních a kanalizačních řadů jsou vodní díla, která podléhají povolení odboru stavebně správního Magistrátu města Plzně v souladu s § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů.

Podmínka byla při zpracování dokumentace respektována.

9. Projektová dokumentace ke stavebnímu povolení bude vypracována v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Podmínka byla při zpracování dokumentace respektována.

10. Budou respektovány následující požadavky stanoviska Povodí Vltavy s.p. pod zn.: 12605/2013/342/Ron SP-2013/3365 ze dne 25.3.2013:

- a) Dle ustanovení § 39 odst. 2 písm. a) zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů bude zpracován havarijný plán platný po dobu stavby. Bude vypracován povodňový plán platný po dobu stavby.
- b) Pokud stavba zasáhne na pozemky ve vlastnictví ČR s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Vltavy, s.p., bude nutné před vydáním stavebního povolení získat oprávnění k jejímu užívání – bude uzavřena příslušná majetkoprávní smlouva.

Podmínka byla respektována. Doklady z projednání jsou v části dokumentace H.

11. Projektová dokumentace pro stavební řízení bude projednána s Plzeňskými městskými dopravními podniky, a.s.

Podmínka byla respektována. Doklady z projednání jsou v části dokumentace H.

12. Stavba komunikací a přednádražního prostoru (parkoviště) podléhá povolení speciálního stavebního úřadu pro stavby pozemních komunikací při odboru stavebně správním Magistrátu města Plzně.

Podmínka bude respektována při podání žádosti o stavební povolení..

13. V další přípravě stavby a projektové dokumentaci pro stavební povolení budou respektovány následující podmínky uvedené ve vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR pod zn.: 903/15-33020/20-391/VSt ze dne 23.2.2015:

- před vydáním stavebního povolení bude mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň a stavebníkem, na uložení inženýrských sítí, uzavřena Smlouva o smlouvě budoucí o omezení užívání nemovitosti - služebnosti a Smlouva o smlouvě budoucí o zřízení věcného břemene - služebnosti na základě stavebníkem vyplněné a předložené žádosti (viz. příloha tohoto vyjádření – na každou síť bude zvlášť žádost).
- před vydáním stavebního povolení bude mezi stavebníkem a ŘSD ČR, Správou Plzeň uzavřeno Prohlášení stavebníka upřesňující majetkoprávní vypořádání v rámci výše uvedené akce a bezúplatný převod nově vybudovaných nebo upravovaných částí stavby silnice I/20 včetně jejích součástí a příslušenství.

- po vydání stavebního povolení a před zahájením stavebních prací zhotovitel stavby požádá Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství o vydání Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání silnice I/20 za účelem provádění stavebních prací (dle § 25 odst. 6 písm. c) bod 3. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích). ŘSD ČR, Správa Plzeň na základě výzvy od Krajského úřadu Plzeňského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství vydá souhlas potřebný pro vydání uvedeného Rozhodnutí.
- před zahájením stavebních prací bude mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň a stavebníkem uzavřena smlouva o pronájmu stavby silnice I. třídy č. I/20. Návrh smlouvy předloží stavebníkovi ŘSD ČR, Správa Plzeň (pí. Staňková) na základě předložené žádosti včetně dokladů uvedených v žádosti (viz. příloha tohoto vyjádření). Dokud nebude uzavřena tato smlouva, zhotovitel akce nesmí zahájit stavební práce.
- po skončení stavebních prací (termín dle uzavřené Smlouvy o pronájmu stavby silnice I. třídy č. I/20) stavebník písemně vyzve pracovníka provozního úseku ŘSD ČR, Správy Plzeň (pí. Staňkovou) k protokolárnímu předání pronajaté části silnice a pozemku (dotčeného úseku silnice I/20). K fyzickému předání tohoto úseku dojde technikem provozního úseku ŘSD ČR, Správy Plzeň (p. Webrem), na místě samém. Při vyzvání uveďte číslo této uzavřené smlouvy. Předávací protokol bude jedním z podkladů pro kolaudační řízení, k závěrečné kontrolní prohlídce nebo k předání díla do užívání
- před zahájením kolaudačního řízení, závěrečné kontrolní prohlídky nebo předáním díla do užívání bude mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň a stavebníkem uzavřena Smlouva o omezení užívání nemovitosti – služebnosti. Návrh smlouvy bude zpracován na základě stavebníkem předložených čtyř originálů geometrického zaměření, ve kterých bude vyznačena pod stavbou silnice I/20, která je ve vlastnictví ČR, příslušnost hospodařit ŘSD ČR a v silničním pozemku pod stavbou I/20, délka uložené inženýrské sítě. Geometrické zaměření bude pro každou inženýrskou síť zvlášť
- před zahájením kolaudačního řízení, závěrečné kontrolní prohlídky nebo předáním díla do užívání bude mezi ŘSD ČR, Správou Plzeň a stavebníkem uzavřena Smlouva o zřízení věcného břemene – služebnosti. Návrh smlouvy bude zpracován na základě stavebníkem předložených čtyř originálů geometrických plánů (nebo ověřených kopií) potvrzených Katastrálním úřadem, ve kterých bude vyznačena v pozemku ve vlastnictví ČR, příslušnost hospodařit ŘSD ČR, délka uložené inženýrské sítě. Geometrický plán bude pro každou inženýrskou síť zvlášť
- bude předložen další stupeň projektové dokumentace k vyjádření
- společně s projektovou dokumentací pro stavební povolení, požadujeme předložení záborového elaborátu pro majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků.
- požadujeme, aby do DSP byly zapracovány následující podmínky:
 1. rozšířit vodící a odvodňovací proužek z 0,25m na 0,5m
 2. prověřit možnost zvýšení podélného spádu z 0,5% na 1%
 3. v úsecích s malým podélným spádem zlepšit odvodnění:
 - a) zvýšením příčného spádu
 - b) snížením přídlažby vůči asfaltovému povrchu (přídlažbu navrhnout z řezaných žul.kostek)
 - c) zvýšením četnosti vpustí
 4. vpustí navrhnout o rozměru 50 x 50 cm s plastovou mříží (pokud možno upřednostňovat vpustí před liniovým odvodněním)
 5. doložit výpočet konstrukce vozovky I/20 se zohledněním požadavku č.1 pro D0N (pomalá a zastavující doprava, TP 170)
 6. veškeré živičné vrstvy navrhnout modifikované (včetně podkladní)
 7. u SMA doplnit „s podrcením před obaleným kamenivem“ pro splnění protismykových

vlastností povrchu

8. nahradit ACL 16S směsí ACL 22S
9. ve vzorovém řezu doplnit hodnoty Edef2 pro pláň, ŠD a MZK
10. drenážní potrubí navrhnout tuhé (nikoli flexibilní)
11. obsyp drenáže oddělit od okolí filtrační geotextilií
12. u lože obrub a přídlažby nahradit konstrukční beton C25/30 XF3 cementovým potěrem CT-C30-F5 s přísadou zpomalovače tuhnutí
13. u přídlažby spáry vyplnit vysokopevnostní maltou (např. SOPRO PFM HF)
14. pro kvalitní ukotvení obrub zvětšit jejich rozměr z 15x20 na 15x30 cm
15. zajistit v rozpočtu položku pro dotažení obrusné vrstvy za křižovatku Sirkova – Americká (pro směr do centra)
16. prověřit návaznost začátku a konce úpravy na stávající VDZ
17. realizaci VDZ rozvrhnout do 2 fází – nejdříve nástřik barvou a po stabilizaci povrchu (po 3 měsících) aplikace dvousložkového plastu taženého za studena
18. šipky V9a provézt ze stěrkového plastu
19. veškeré pracovní spáry v asfaltovém krytu zalít modifikovanou zálivkou s prořezem
- při uložení inženýrských sítí pod stavbou silnice I/20 požadujeme:
 - 1 inženýrské sítě budou uloženy min. 1,20 m pod niveletu vozovky
 2. pro zásyp rýh nepoužívat vytěženou zeminu
 3. zásyp rýh provézt ze ŠD 0-22, v aktivní zóně použít ŠD 0-32
 4. zásyp hutnit po max. 25 cm vrstvách
 5. při protokolárnímu předání pronajaté části silnice I/20 a pozemku stavebník doloží hutnicí zkoušky
- svislé napojení na obrusnou vrstvu stávající konstrukce vozovky bude provedeno odstupňovaně s přesahem asfaltových vrstev min. 30 cm, proříznuto a zalito modifikovanou zálivkovou hmotou
- pokud dojde k umístění kanalizačních šachet do vozovky požadujeme, aby poklopy byly samonivelační a byly umístěny mimo stopu vozidel
- ŘSD ČR, Správa Plzeň si vyhrazuje právo dozoru nad výše uvedenou stavbou za účelem kontroly kvality a způsobu provádění stavebních prací. Stavebník je povinen zajistit přístup do všech míst na staveništi, poskytovat informace o postupu prací. Dále je povinen zvát zástupce ŘSD ČR, Správy Plzeň na předání staveniště, na kontrolu prací před jejich zakrytím, na veškerá jednání o problematice stavby, na předání a kolaudaci stavby, na řízení o vadách a jejich odstranění. Zástupci ŘSD ČR, Správy Plzeň bude umožněno zapisovat do stavebního deníku, schvalovat možnost případné změny technického řešení oproti PD a rozhodovat o zastavení stavebních prací v případě nedodržení kvality nebo podmínek stavebního povolení.
- zástupce ŘSD ČR, Správy Plzeň bude přizván ke kolaudačnímu řízení, k předání díla do užívání nebo k závěrečné kontrolní prohlídce stavby od příslušného stavebního úřadu.

Při zpracování dokumentace projektu stavby bylo na poradách podrobně projednáno technické řešení komunikací. Výše uvedené podmínky byly projednány a vyřešeny po vzájemné dohodě. Doklady z projednání jsou doloženy v části dokumentace H.

Obecné podmínky platné pro průběh stavebního řízení, realizaci a kolaudaci stavby budou respektovány v průběhu těchto činností.

14. V projektové dokumentaci pro stavební povolení je nutné zohlednit požadavky uvedené ve vyjádření MMP, odboru rozvoje a plánování vydané pod zn.: MMP/147376/13 ze dne 5.11.2014:

- Souhlas odboru rozvoje a plánování ke stavebnímu řízení bude možné vydat až po uzavření smluv o smlouvách budoucích o převodu infrastruktury, která bude ve vlastnictví města Plzně, včetně dotčených pozemků.
- Dále je nutné před vydáním souhlasu ORP MMP pro stavební řízení, zřídit smlouvy o smlouvách budoucích o věcném břemeni na inženýrské sítě, které se budou realizovat na pozemcích města Plzně a které nebudou předány do majetku města Plzně a naopak, pro inženýrské sítě, které budou předány městu Plzni zřídit smlouvy o smlouvách budoucích o věcném břemeni na pozemky, které město Plzeň nevlastní.
- V objektu SO 34-36-21.1 (přeložka koordinačního kabelu, úprava SSZ Mikulášská – U Trati) bude změněn návrh aktivní preference MHD takto: vypuštění inframajáků a videodetekce, které se v Plzni nepoužívají, a jejich náhrada indukčními smyčkami a virtuálními kontakty na základě projednání se správcem SSZ, dále budou doplněny tramvajové předsignály v obou směrech jízdy.
- Pro realizaci provizorních a definitivních úprav trolejbusové trati v ulicích Koterovská, případně Železniční pro jednotlivé fáze výstavby bude v dalším stupni dokumentace provedeno vyhodnocení únosnosti stávajících stožárů a v případě potřeby bude navržena výměna nebo doplnění stožárů nebo jejich základů v původních místech.
- Situaci kácení požadujeme aktualizovat a doplnit o případné nové výsadby (Mikulášská ul. ve svahu, úpravy před nádražím,...). Upozorňujeme, že je nutné doložit povolení kácení dřevin od OŽP příslušného ÚMO (orgánu ochrany přírody). Povolení je vydáváno zpravidla na období vegetačního klidu, tj. od října do března. Povolení kácení na městských pozemcích zajišťuje SVSMP na základě požadavku investora, který musí obsahovat výpis z evidence nemovitostí, situační plán s lokalizací dřevin, soupis kácených dřevin s uvedením jejich počtu, druhu a velikosti a doložení projektu náhradních výsadeb. U dřevin do obvodu kmene 80 cm měřeno ve výšce 1,3 m nad zemí a souvislé keřové porosty do celkové plochy do 40 m² je možno kácet bez povolení, pouze se souhlasem vlastníka pozemku.
- Zásah do svahu v ul. Mikulášská požadujeme minimalizovat, a pokud to bude třeba použít zde opěrku (zídku).
- V dalším stupni PD požadujeme řešit ochranu ponechávaných dřevin - dle ČSN 83 9061 (zejména v ul. Mikulášská).
- Navrženou úpravu před nádražím požadujeme v dalším stupni PD doplnit o návrh zeleně – výsadbu alejových stromů (k parkovišti, podél komunikace, k lavičkám,...). Zeleň požadujeme navrhnout dle platných norem pro sadovnictví a krajinářství ČSN 83 9011 – 83 9061 a dle platné oborové normy ČSN 46 4902. Úpravu doporučujeme předem konzultovat.
- Vlastní úpravu před nádražím požadujeme konzultovat s OPP MMP (odbor památkové péče) neboť budova nádraží je památkově chráněná.
- Průběh zpracování PD pro stavební povolení požadujeme průběžně projednávat s jednotlivými provozovatelé (pan Sazama – vedoucí provozu rozvodu pitné vody tel.: 377413441, Bc. Mádr vedoucí provozu odpadní vody tel.: 377413612), jsou to zejména kladečská schémata a způsoby zajištění neustále dodávky pitné vody a zajištění odtoku odpadních vod.
- Na vodovodní přípojky musí být použity trubní materiály o tloušťce potrubí 32x4,4 mm, 63x8,6 mm.
- V dalším stupni musí být předloženy také blankety pro napojení řadů či stok na sítě stávající a taktéž blankety pro napojení přípojek, jak už domovních tak i od UV. (v případě napojování

na nové řady (přeložené) budeme požadovat předložit na jednotlivé provozy i dotyčné projekty.

- Při návrhu tras překládaných řadů a veškerých kabelů požadujeme dodržet ochranná pásma nově navržených sítí vodovodu a kanalizace, které jsou dle zákona č. 274/2001 Sb., v platném znění § 23 odst. 3 písm. c) pro vodovodní řady a stoky do DN 500 mm 1,5 m, u profilů nad DN 500 mm 2,5 m a u profilů nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

- Při souběhu a křížení navrhovaných sítí s vodovodem a kanalizací dodržte normu ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

- Budou dodrženy podmínky Plzeňského standardu vodovodu a kanalizace.

- V místě stavby je rozvod optických kabelů v zemi. Polohu rozvodu si zakreslete na Správě informačních technologií města Plzně, která sídlí Tylova 20, 1. patro, tel. 378 03 5130 – 33, e-mail: sluzbygis@plzen.eu, www stránky: mapy.plzen.eu. V případě předpokládaného kontaktu s optickými kabely je nutné zemní práce provádět ručně. Optické kabely včetně chrániček musí zůstat nedotčeny. V případě odhalení optických kabelů, je investor povinen vyzvat SITMP ke kontrole. Pokud během prací dojde k poškození optických kabelů je investor povinen ihned informovat SITMP - Ing. Petra Vychroně na tel.: 602652485 a v pracovní dny od 8.00 do 16.00 hod. na tel.: 378 03 5130. Bez kontroly SITMP nesmí investor provést zasypaní. Oprava poškozené sítě bude provedena na náklady investora.

Při zpracování dokumentace projektu stavby bylo na poradách podrobně projednáno technické řešení jednotlivých stavebních objektů a to včetně úprav vodovodů a kanalizací. Výše uvedené podmínky byly projednány a vyřešeny po vzájemné dohodě. Doklady z projednání jsou doloženy v části dokumentace H.

Obecné podmínky platné pro průběh stavebního řízení, realizaci a kolaudaci stavby budou respektovány v průběhu těchto činností.

15. Další stupeň projektové dokumentace bude projednán se všemi dotčenými orgány, správci inženýrských sítí a majetků.

Podmínka byla respektována. Doklady o projednání jsou v dokumentaci doloženy v části H.

16. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude vypracována tak, že bude respektovat podmínky obsažené v podkladových rozhodnutích a závazných stanoviscích dotčených orgánů vydaných pro tuto stavbu.

Podmínka bude respektována při podání žádosti o stavební povolení.

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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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 rozptýlu 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. Omezení negativních vlivů způsobených silniční technikou při odvozu přebytečného materiálu na skládky je součástí 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 F.7.

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

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 doložen předpokládaný rozsah odstranění dřevin včetně potřebných dokladů. 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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ 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 především na území dnešní železniční stanice a v prostoru dnešní Mikulášské ulice. Tedy 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 započítím 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.

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, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ s kapacitními údaji této přípravné dokumentace.

Srovnání kapacitních údajů v projektu stavby lze provést vůči Aktualizaci přípravné dokumentaci stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“. Kapacitní údaje této stavby jsou uvedeny v Posuzovacím protokolu aktualizace PD stavby ze dne 30.5.2014, č.j.4538/2014/SSZ-TÚ/VS. Přehled a porovnání kapacitních údajů stavby je uvedeno v části A.Průvodní zpráva.

Z posuzovacího protokolu aktualizace PD stavby vyplynuly podmínky zpracování dalšího stupně dokumentace:

1. Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace včetně dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.

Podmínky jsou splněny.

2. Splnění podmínek, uvedených v „technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“ schválené GR SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OXS – třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013

Dokumentace projektu stavby je zpracovaná v souladu s uvedenou legislativou.

3. Dodržení, kromě jiného, příslušných ustanovení zákona č.266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhl.č.177/95Sb., stavební a technická řád drah, v platném znění

Dokumentace projektu stavby je zpracovaná v souladu s uvedenou legislativou.

4. Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č.262/2006Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky všech legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví.

Dokumentace projektu stavby je zpracovaná v souladu s uvedenou legislativou.

5. Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.

Připomínky vznesené k PD byly zapracovány do projektu stavby.

6. Název stavby nelze měnit, ve všech částech projektu stavby, jakož i korespondenci ke stavbě, musí být uváděn název, který bude uveden ve schvalovacím a tímto posuzovacím protokolu.

V dokumentaci projektu stavby je striktně dodržován schválený název stavby.

7. Zhotovitel zajistí členění projektu stavby dle směrnice SŽDC č.11/2006 zm.1 ze dne 1.4.2012 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů nebude měnit.

Dokumentace projektu stavby je zpracovaná v souladu s uvedenou legislativou. Úpravy objektové skladby byly provedeny v nezbytně nutném rozsahu. Zdůvodnění je uvedeno v následném odstavci.

8. Projektant dalšího stupně dokumentace zpracuje dokladovou část tak, aby bylo kompletním podkladem pro stavební řízení vč. Povolení demolice. Dokladová část bude kromě jiného obsahovat i vyjádření možných správců podzemních řádů v místě stavby a vyjádření Odboru životního prostředí Magistrátu města Plzně a KHS.

Dokladová část je zpracovaná dle připomínky.

9. V dalším stupni dokumentace projektant zohlední, kromě jiného, studii „Přestupní uzel Hlavní nádraží v Plzni – úprava Mikulášské ulice (studie 2013)“

V rámci zpracování dokumentace byla provedena koordinace citovanou stavbou.

10. Zhotovitel bude respektovat možnosti vybudování zařízení staveniště, přístupové cesty na staveniště, možnosti zajištění energetických i jiných síťových přípojek, potřebných pro zajištění realizace stavby uvedené v části B.12 přípravné dokumentace.

Požadované náležitosti jsou v dokumentaci projektu stavby uvedeny v části F. Zásady organizace výstavby.

11. Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku. Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.

Problematika odpadového hospodářství je v dokumentaci projektu stavby podrobně řešena v samostatné části B.3.3.

Oproti přípravné dokumentaci došlo v dokumentaci projektu stavby k úpravě objektové skladby. Tyto změny byla vyvolány zejména :

- rozdělením celého „Uzel Plzeň“ na projekty dílčích staveb uzlu Plzeň. V případě, že PS,SO je rozdělen do více staveb, je v dokumentaci upraveno číslování PS (SO) xx-xx-xx.2
- změnou majetkových poměrů mezi ČD a.s. a SŽDC s.o.
- rozdělením PS, SO dle vlastnických vztahů po realizaci stavby

- rozšířením stavby o lokalitu odstavných kolejí a lokalitu mostu „Gambrinus“
- přesunem dílčích stavebních úprav ze staveb „Uzel Plzeň 1.stavba“ a „Průjezd Uzlem Plzeň“. Řešená stavba dokončuje oblast osobního nádraží do cílového stavu. Důvodem jsou technologické postupy prací, kdy v předcházejících stavbách nebylo možné některé objekty dokončit do finálního stavu (obklady, zábradlí,...)

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 započatím 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 :

- ČD, SDC PLZEŇ SEE, SSZT, SBBH, ST
- DKV PLZEŇ
- ČD TELEMATIKA
- CETIN a.s.
- ČEZnet a.s.
- OSŽT ČD
- ZČE
- Dopravní podnik města Plzně a.s.
- Správa informačních technologií města Plzně
- T-Mobile Czech Republic a.s.
- Západočeské plynárny a.s.
- Plzeňská energetika a.s.
- Správa veřejného statku města Plzně
- Vodárna Plzeň a.s.

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 stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ jsou nová technologická zařízení umisťována do objektů vybudovaných v předchozích stavbách „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ a „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“. Jedná se především o budovu Ústředního stavědla, objekt EPZ a prostory v zast. Plzeň Jižní předměstí. Část sdělovacího zařízení bude umístěna do vyhrazených prostor ve stávající výpravní budově.

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. S ohledem na nedostatek ploch ve vlastní železniční stanici bylo pro plochu ZS zvoleno také území mezi ulicí Mikulášskou, Šumavskou a kolejištěm 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 druhích 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, odstojen, 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 demolic. 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 34-31-41.2 Terénní úpravy a příprava území, lokalita os.nádraží

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 zakres 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 započítím hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení 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 (doplňný 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 GŘ 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:

Úplné vyloučení provozu

Jsou navrženy maximálně 4h úplné noční výluky železničního provozu z důvodu montáže bran trakčního vedení.

Je navržena nepřetržitá výluka směr Klatovy v roce 2017 v délce trvání 42 + 37 dní.

Je navržena nepřetržitá výluka směr Plzeň Valcha v roce 2017 v délce trvání 14 dní.

Je navržena nepřetržitá výluka provozu SZZ v obvodu Jižní Předměstí v roce 2018 na 2 dny.

Krátkodobé vyloučení provozu:

Jsou navrženy krátkodobé 6h výluky v provozu pro úpravy systému TV.

Jsou navrženy 4h výluky kolejí při výstavbě základů TS.

Navržená NAD je popsána v dílčích stavebních postupech v části dokumentace F.

Silniční doprava:

Po dobu přestavby severního i jižního mostu a rekonstrukce vlastní Mikulášské ulice bude silniční doprava z této lokality vyloučena. Silniční doprava bude vedena po objízdných trasách.

Provoz pěších a cyklistů:

Během výstavby mostů Mikulášská bude provoz pěších převeden do západního podchodu, jež spojuje ul. Šumavská a Železniční. Provoz pěších v ul. Mikulášská vyloučen. Přístupy na nástupiště jsou zajištěny buďto stávajícími podchody, nebo v případě provizorního nástupiště u k.č.105 úrovnovým přístupem, který bude střežen odborně proškoleným zaměstnancem zhotovitele. U provizorního nástupiště u k.č.23 bude v provozu informační systém a rozhlas z 1. stavby uzlu Plzně. U provizorního nástupiště u k.č.105 je uvažováno s provizorním rozhlasem a informačním systémem (cedule s vyznačením přístupu a směr odjezdu vlaku). Současně je navrženo provizorní osvětlení provizorních nástupišť i přístupů.

Náhradní autobusová doprava bude ukončena v přednostně přednádražním prostoru, v případě potřeby je uvažováno s ukončením NAD v ul. Sirková. Během rekonstrukce přístřešku v čele VB, je nutné počítat s dočasnou plochou ZS pro zaparkování jeřábu při jejich montáži a demontáži. Trasa NAD bude ve směru do přednádražního prostoru při výstavbě severního mostu vedena pod stávajícím jižním mostem, po dokončení severního mostu bude trasa NAD přesměrována po tento most a bude zahájena výstavba mostu jižního. Během demontáže ocelové konstrukce mostu SO 34-38-04.2 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 Hornbachu 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.

Sumární přehled výluk a uzavírek tramvaje

výluka/etapa/počet dnů	přípravné práce	1/0	1/1	1/2	1/3	1/4	1/5	1/6	1/7
výluka obou kolejí v úsecích Zvon - Slovany/Světovar ¹	10								
výluka obou kolejí v úseku Zvon - DKS Mikulášská		10						10	
výluka obou kolejí v úseku Zvon - DPKS Mikulášské náměstí									
výluka západní koleje v úseku Hlavní nádraží – DKS Mikulášská: obousměrný průjezd po východní koleji	45				19			8	30
výluka východní koleje v úseku Hlavní nádraží – DKS Mikulášská: obousměrný průjezd po západní koleji	10					49	8	7	30

výluka/etapa/počet dnů	2/1	2/2	2/3	2/4	2/5	2/6	celkem
výluka obou kolejí v úsecích Zvon - Slovany/Světovar							10
výluka obou kolejí v úseku Zvon - DKS Mikulášská	10						30
výluka obou kolejí v úseku Zvon - DKS Mikulášské náměstí						10	10
výluka západní koleje v úseku Hlavní nádraží – DKS Mikulášská: obousměrný průjezd po východní koleji			10	20			132
výluka východní koleje v úseku Hlavní nádraží – DKS Mikulášská: obousměrný průjezd po západní koleji			25				129

Objízdne trasy vozidel hromadné dopravy

Linky elektrické trakce PMDP a. s.

Kromě výše zmíněné náhradní autobusové dopravy za zkrácené či přerušené tramvajové linky 1 a 2 (viz etapy 1/1, 2/1 a 2/6) bude nezbytné po dobu stavby odklonit trolejbusovou linku 12. Pro tento účel bude v rámci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba“ (SO 34-35-06.2) vybudována jako trvalá trolejbusová dvoustopá trať přes most v Lobežské ulici, napojená ve směru Nová Hospoda (centrum) – Božkov v ulici Lobežská a Koterovská, ve směru Božkov – Nová Hospoda pak v ulicích Koterovská a Lobežská (do křižovatky Lobežská – U Prazdroje).

Linka 12 bude v období etap 1/1 – 2/7 provozována obousměrně v trase (Nová Hospoda) – Americká – Anglické nábřeží – U Prazdroje – Lobežská – Železniční – Koterovská – (Božkov). Bez obsluhy tak zůstane po tuto dobu zastávka Mikulášské náměstí, nově bude zavedena zastávka Železniční (v zálivech u pošty).

Autobusové linky PMDP a. s.

Podle současných jízdních řádů PMDP by se stavba dotkla provozu autobusových linek PMDP a. s. 35, 57 (denní), N2 a N5 (noční). Úpravy provozu viz etapa 1/1.

Autobusové příměstské linky dalších dopravců

Podle současných jízdních řádů projíždějí Mikulášskou třídou příměstské autobusové linky čísel 200 080, 300 014, 433 650, 440 555, 440 581, 440 606, 440 615, 450 551, 450 556, 450 582, 450 590, 450 591, 450 601 a 450 616. Všechny vycházejí z centrálního autobusového nádraží (CAN) a jejich další zastávkou je Plzeň, Habrová. V prostoru hlavního nádraží tedy dnes nezastavují.

Jejich trasa centrem Plzně vede ulicemi Mikulášská – Sirková – Tyršova – Jízdecká – Přemyslova – Skvrňanská, v úseku Mikulášské náměstí – CAN měří cca 2,7 km.

Průjezd Mikulášskou bude pro tyto linky (stejně jako pro ostatní silniční vozidla) uzavřen v etapách 1/1 - 2/6.

Výše uvedené objízdné trasy jsou navrženy zpracovatelem studie na základě podkladů POVED a jednání v průběhu zpracování studie. Konečné stanovení tras provede na základě žádosti zhotovitele stavby Krajský úřad Plzeňského kraje.

B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

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

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.