



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 nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

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

Investor:



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

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

02 / 2016

Číslo části:

A

A. Průvodní zpráva

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

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

A.1 Identifikační údaje

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

A.2 Základní údaje o stavbě

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

A.3 Přehled výchozích podkladů

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

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

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

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

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ

A.7 Přehled vlastníků případně správců hmotných investičních prostředků

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

A.9 Členění projektové dokumentace

A.10 Seznam provozních souborů a stavebních objektů

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

A.12 Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

A.1 Identifikační údaje

A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
Stupeň dokumentace:	Projekt (dokumentace pro stavební povolení + realizaci stavby)
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba pro železnici, modernizace
Místo stavby:	Železniční stanice Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Pověřený obecní úřad:	Magistrát města Plzeň
Obec s rozšířenou působností:	Magistrát města Plzeň
Katastrální území:	Plzeň, Plzeň 4, Božkov, Doudlevice

A.1.2 Identifikační údaje investora

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

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

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

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Dopravní a provoz.technolog.:	Ing. Tomáš Kafka
Železniční spodek a svršek:	Ing. Jan Bonev
Mosty:	Ing. Petr Šetřil
Nástupiště:	Ing. Josef Poživil
Úrovňová křížení:	Ing. Josef Poživil
Trubní vedení:	Ing. Monika Škardová
Komunikace:	Ing. Lukáš Páník
Zabezpečovací zařízení:	Ing. Jaroslav Dytrych
Sdělovací zařízení:	Ing. Martin Štrof
Silnoproudé vedení:	Ing. Vladimír Puš
Trakční vedení:	Ing. Jiří Straka
Pozemní stavby:	Ing. Rostislav Husek
Architektonické řešení:	Ing. arch. Tomáš Pechman
Geodetická dokumentace:	Ing. Zbyněk Smáha
Geotechnický průzkum:	Mgr. Jakub Hruška
Životní prostředí:	Ing. Tomáš Adam, Ing. Jitka Tobolová
Inženýring:	Mgr. Petr Utěšený, Ing. Kateřina Smidová

Stavba „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ řeší úpravy stávajících staveb a zařízení v prostoru dnešního železniční stanice Plzeň hl.nádraží. Svým rozsahem dokončuje přestavbu osobního nádraží započatou ve stavbě „Uzel Plzeň 1.stavby přestavba pražského zhlaví“. Z hlediska drážních staveb a zařízení je stavba umístěna převážně na pozemcích v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s., neboť důsledně sleduje polohu dnešního kolejiště. 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.

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

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

S ohledem na charakter stavby – modernizace železniční stanice a rekonstrukce ulice Mikulášské v jejich stávající poloze – nedochází ke střetu s požadavky územně plánovacích dokumentací.

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

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

zahájení realizace stavby: 01.7.2016

konec realizace stavby: 30.12.2018

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Místo stavby:	Železniční stanice Plzeň hl.nádraží, Plzeň, Plzeňský kraj Ulice Mikulášská, Plzeň, Plzeňský kraj
Kategorie dráhy:	celostátní
Traťový úsek:	- železniční trať Praha – Plzeň – Domažlice – Česká Kubice v úseku evkm 103,370 až evkm 104,130 - železniční trať Č. Budějovice – Plzeň – Cheb v úseku evkm 343,800 až evkm 349,823 - železniční trať Plzeň – Žatec ev. km 0,000 až ev. km 2,900
Třída komunikace:	I/20

A.2.1 Stručný popis stavby :

Základním podkladem pro zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je přípravná dokumentace stavby „Uzel Plzeň“ zpracovaná v roce 2006. Celý „Uzel Plzeň“ byl následně, v rámci nutné etapizace takto rozsáhlé investice, rozdělen na 5 samostatných staveb.

- 1. stavba – přestavba pražského zhlaví
- 2. stavba – tato stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

- 3. stavba – přesmyk domažlické trati
- 4. stavba – Seřad'ovací nádraží
- 5. stavba – Lobzy – Koterov, včetně osobního nádraží Koterov

Rozsah těchto staveb byl vymezen v Záměrech projektu pro jednotlivé stavby, konkrétně Záměr projektu a aktualizace přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ byly zpracovány v 05/2014 resp. v 07/2013. Cílem bylo vytvořit určité funkčně samostatné celky, které lze realizovat s vzájemným časovým odstupem. Tento časový odstup ale není podmínkou. Zároveň návrh etapizace umožnil i jistou variabilitu v pořadí realizace jednotlivých staveb.

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

- chebské zhlaví osobního nádraží a železniční trať na Cheb a Klatovy až k mostům přes Radbuzu (navázání na již zrealizovanou stavbu „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“)
- jižní část kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 5 a 6
- odstavné kolejiště v prostoru dnešního seřad'ovacího nádraží s návazností na DKV

Kolejiště a nástupiště navrhované ve stavbě „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ doplňují do cílového stavu rekonstrukci osobního nádraží započatou ve stavbách „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ a „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“

Ze stavebních objektů je ve stavbě „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ zcela jednoznačně dominující železniční svršek a spodek. V hlavních kolejích bude použit svršek UIC 60, v ostatních kolejích železniční svršek S49. V manipulačních kolejích se maximálně využije výzisku v rámci stavby. Výhybkové konstrukce jsou standardní, s rychlostí do odbočné větve do 60km/h. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích 3.TŽK na 80km/h.

Ve skupině objektů železničního spodku dominují nová nástupiště s výškou 550mm nad TK. Nástupiště č.5 a 6 budou upravena ve stávající poloze. Současně bude upraven také „balkon“ do prostoru přednádraží spojující nástupiště č.3 a 5. Přístupy na všechna nástupiště jsou navrženy zásadně mimoúrovňové. Nástupiště i přístupy na ně jsou vybaveny prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Rovněž bude realizováno kompletně nové odvodnění kolejiště s následnou výstavbou podkladních vrstev.

Další skupinu stavebních objektů představují pozemní stavby. V této stavbě je to především rekonstrukce stávajícího zastřešení nástupišť č.5 a 6 se zachováním jejich historické hodnoty. Dále bude provedena rekonstrukce zastřešení „balkonu“ do prostoru přednádraží spojující nástupiště č.3 a 5. V rámci stavby bude odstraněna řada stávajících objektů nevalné architektonické i technické úrovně, které realizací stavby ztratí své využití.

Rozhodujícími mostními objekty této stavby jsou dva železniční mosty přes ulici Mikulášskou. Oba stávající mosty nevyhovují v dnešní době požadovaným parametrům a to jak z hlediska únosnosti, tak z hlediska prostorového uspořádání pod mosty. Proto je navržena jejich celková přestavba. Na tyto mosty navazuje soustava několika opěrných zdí, tyto budou sanovány ve stávající poloze či budou upraveny dle nové polohy opěr mostů. Mezi další mostní objekty patří prodloužení podchodu pro cestující částečně zrealizovaného v 1.stavbě pod rekonstruovaná nástupiště č.5 a 6. Obdobná situace je u zavazadlového podchodu, který kromě výtahů na nástupiště č.5 a 6 bude vyveden až za kolejiště do prostoru dnešní Pošty. Samostatnou částí stavby je úprava dnešního mostu „Gambrinus“ přes ul. Rokycanskou, kde se demontují 4 nevyužívané ocelové nosníky.

Z technologických profesí je rozhodující zabezpečovací zařízení. V této stavbě bude postupně instalována vnější výstroj zabezpečovacího zařízení nově zprovozněných částí kolejiště. Vnitřní část zabezpečovacího zařízení je kompletně zrealizována již ve stavbě „Uzel Plzeň 1.stavba“. Obdobným způsobem jako zabezpečovací zařízení bude doplněno sdělovací zařízení. Integruje do sebe informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizace, kamerové systémy a především přenosové systémy pro další nadstavby jako dálkové řízení a další.

V souvislosti s přestavbou dvou železničních mostů přes ulici Mikulášskou bude zahloubena a šířkově upravena vlastní ulice Mikulášská. Účelem je zajištění požadované podjezdové výšky a zlepšení šířkového uspořádání jízdních pruhů a chodníků. Na úpravu Mikulášské ulice bude bezprostředně navazovat rekonstrukce celého prostoru přednádraží se změnou dopravního řešení a situováním parkovacích ploch.

Součástí rozsáhlé úpravy komunikací a mostů v prostoru Mikulášské ulice budou přeložky všech inženýrských sítí v této lokalitě. Provoz tramvajové trati Mikulášskou ulicí bude, při krátkodobém omezení, zachován. Linky trolejbusů budou z tohoto prostoru po dobu výstavby vymístěny a budou vedeny po objízdě trase, která bude k tomuto účelu zřízena.

Cílem navrhovaných úprav je :

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

A.2.3 Projektované kapacity :

Hlavní technické parametry :

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

Rekonstruovaný úsek trati na Klatovy na rychlost 60 km/h

Prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC

Třída zatížení D4

Údaje o provozu :

Osobní doprava

V osobní dopravě je rozhodujícím kritériem pro návrh všech stavebních úprav problematika provozu osobního nádraží Plzeň, hl.n. Osobní doprava byla aktualizována a doplněna o nové záměry Ministerstva dopravy ČR a Plzeňského kraje zastoupeného společností POVED.

Potřebný počet kolejí s nástupištní hranou vychází z výhledového GVD, který byl pro Uzel Plzeň zpracován. Na jeho základě bylo zpracováno schéma výhledového obsazení kolejí ŽST Plzeň hlavní nádraží v odpolední dopravní špičce.

V osobní dopravě jsou k jednotlivým kolejím a nástupištím přiřazeny vlaky:

kolej č. 103 odjezdy vlaků Sp Plzeň – Mariánské Lázně,

kolej č. 101	obraty vlaků R České Budějovice – Plzeň a zpět a Sp Horažďovice-předměstí – Plzeň a zpět,
kolej č. 102	obraty vlaků Sp Domažlice – Plzeň a zpět, tranzitní vlaky Os Blovice – Kozolupy a zpět, vjezdy vlaků Sp Mariánské Lázně – Plzeň,
koleje č. 104, 106	obraty vlaků Os Horažďovice-předměstí – Plzeň a zpět,
kolej č. 3, 5	obraty vlaků Os Beroun – Plzeň a zpět,
kolej č. 1	tranzitní vlaky Ex, Rx a Os Domažlice / Cheb – Praha,
kolej č. 2	tranzitní vlaky Ex, Rx a Os Praha – Domažlice / Cheb, obraty vlaků Domažlice – Plzeň a zpět,
kolej č. 4	tranzitní vlaky Rx Praha – Klatovy a zpět, a obraty vlaků Rx Praha – Plzeň a zpět
kolej č. 6	obraty vlaků R Most – Plzeň a zpět a Os Plasy – Plzeň a zpět,
kolej č. 8	obraty vlaků Os Klatovy – Plzeň a zpět,

Nákladní doprava

Nákladní doprava byla zpracována v projektu stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví.“ Její organizace a provoz nemá na tento projekt přímý dopad a je zde uvedena pouze pro získání všeobecného přehledu o provozu v Uzlu Plzeň.

Seřadovací nádraží

Vlastní provoz na seřadovacím nádraží zůstane beze změn. Vjezdo-odjezdová skupina kolejí č. 302 – 314 je zabezpečena pro jízdy vlaků, což umožňuje odjezdy výchozích a vjezdy končících vlaků.

Tranzitní skupina Sever

Tranzitní skupina kolejí Sever (koleje č. 12 – 18) se využívá pro odbavení tranzitních vlaků Praha – Cheb a zpět, Praha – Domažlice a zpět a pro práci s výchozími a končícími vlaky pro teplárnu.

Skupina kolejí Lobzy Západ

Předjízdne koleje Lobzy západ (koleje č. 203 a 205) slouží pro tranzitní vlaky Cheb – České Budějovice a zpět, zejména pro střídání lokomotivních čet a změny sledu vlaků.

Skupina kolejí Lobzy Východ

Koleje č. 210 a 212 slouží pro tranzitní vlaky České Budějovice – Cheb, u kterých se v ŽST střídají vlakové čtyry.

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

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

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

Odstavné koleje

Součástí stavby jsou také odstavné koleje č. 451 – 455 v obvodu seřadovacího nádraží. Koleje a navazující zpevněné plochy budou sloužit pro odsávání fekálních nádržek železničních vozů s uzavřeným systémem WC a k doplňování vozů vodou.

Koleje jsou dostupné v závislé i nezávislé trakci, je umožněn odstup či objíždění lokomotiv od souprav. Součástí projektu je i zpracovaná technologie provozu v kolejišti.

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

Parametry jednotlivých kolejí

Kolej č.	Užitečná délka v [m]	Rychlost ¹⁾ [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Dopravní koleje			
105	173	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
103	267	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
101	147	60	Hlavní ve směru Cheb – České Budějovice, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
101a	135	60	Pokračování koleje č. 101, TV v celé délce, délka kolejí č. 101 + 101a = 368 m
102	183	60	Hlavní ve směru České Budějovice – Cheb, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
102a	289	60	Pokračování koleje č. 102, TV v celé délce, délka kolejí č. 102 + 102a = 555 m
104	196	50	Kusá, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky ve směru Žatec, Praha a České Budějovice, TV v celé délce
106	187	50	Kusá, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky ve směru Žatec, Praha a České Budějovice, TV v celé délce
5	148	50	Kusá, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky ve směru Žatec, Praha a České Budějovice, TV v celé délce
3	155	50	Kusá, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky ve směru Žatec, Praha a České Budějovice, TV v celé délce
1b	171	80	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
1	182	80	Hlavní ve směru Domažlice – Praha, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce, délka kolejí č. 1 + 1b = 432 m
0b	171	80	Pokračování koleje č. 0, TV v celé délce, osazena pouze návěstidly pro posun
0	177	80	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce, délka kolejí č. 0 + 0b = 462 m
2	557	80	Hlavní ve směru Praha – Domažlice, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
4	485	50 / 60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
6	381	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
8	340	50 / 60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
6a	272	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
8a	289	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce

10	263	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
12a	420	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
12	166	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
14	746	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, kolejová váha, TV v celé délce
16	708	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
18	741	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná vyjma vlaků zastavujících pro nástup a výstup cestujících, TV v celé délce
Manipulační koleje			
107	88	40	Manipulační, spojuje ŽST s technologickým kolejištěm DKV Plzeň, TV v celé délce
107a	229	40	Kusá, odstavná pro osobní vozy, TV v celé délce
E5	152	40	Kusá, odstavná DKV, TV v celé délce, provozovatel ČD (DKV Plzeň)
E4	111	40	Kusá, odstavná DKV, TV v celé délce, provozovatel ČD (DKV Plzeň)
E3	80	40	Kusá, odstavná DKV, provozovatel ČD (DKV Plzeň)
E2	240	40	Kusá, odstavná DKV, provozovatel ČD (DKV Plzeň)
E1	65	40	Kusá, odstavná DKV, provozovatel ČD (DKV Plzeň)
20	781	50	Manipulační, TV v celé délce
Spojovací koleje			
951	86	traťová	Spojuje obvod osobního nádraží s obvodem Jižního Předměstí, TV v celé délce
952	428	traťová	Spojuje obvod osobního nádraží s obvodem Jižního Předměstí, TV v celé délce
961	621	traťová	Spojuje obvod osobního nádraží s obvodem Jižního Předměstí, TV v celé délce
962	86	traťová	Spojuje obvod osobního nádraží s obvodem Jižního Předměstí, TV v celé délce

Odstavné koleje v obvodu seřaďovacího nádraží

Kolej č.	Užitečná délka v [m]	Rychlost ¹⁾ [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Odstavné koleje			
451	251	20	Odstavná, objízdna, TV v celé délce
453	221	20	Odstavná, pro odsávání a plnění vozů, TV v celé délce, délka zpevněné plochy 171 m
455	210	20	Odstavná, pro odsávání a plnění vozů, TV v celé délce, délka zpevněné plochy 150 m, místo pro odstavování vozů je vymezeno sloupem TV č. 588N a námezníkem výhybky č. 452
451	251	40	Odstavná, objízdna, TV v celé délce

Rychlosti v kolejových spojkách:

Kolejové spojky na pražském zhlaví zůstávají ve stávajícím stavu.

V řešeném obvodu ŽST zůstávají kolejové spojky mezi výhybkami č. 501 / 502, 503 / 504, 505 / 507 a 506 / 508 (rekonstruované v realizaci stavby Průjezd uzlem Plzeň ve směru 3. TŽK) ve stávajícím stavu.

Nové kolejové spojky byly navrženy pro následující rychlosti:

- mezi výhybkami č. 114 / 115 50 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 119 / 120 60 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 121ab / 122 60 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 41 / 47 60 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 44 / 121ab 60 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 46 / 48 60 km.h-1,
- mezi výhybkami č. 49 / 50 60 km.h-1.

Nástupiště

Nástupiště č.	Kolej č.	Typ nástupiště	Užitečná délka nástupištní hrany
1	6 / 8	Ostrovní	300 m
2	2 / 4	Ostrovní	400 m
3	3	Jazykové	3 – 155 m
	1, 1b	Vnější	1 + 1b – 400 m 1 – 171 m 1b – 154 m
4	5 / 106	Jazykové	120 m
5	104	Jazykové	150 m
	102, 102a	Vnější	102 + 17z – 400 m 102 – 160 m 17z – 160 m
6	101 + 101a / 103	Ostrovní	101 + 101a – 347 m 101 – 100 m 101a – 100 m 103 – 264 m

Přístup k nástupištím je mimoúrovňový – podchodem.

Ohřev výměn

Elektrickým ohřevem výměn budou vybaveny výhybky č. 36, 37, 39 – 50, 114, 115, 117 – 122.

Předtápěcí stojany

V rámci stavby budou instalovány následující předtápěcí stojany:

- 1 stojan mezi kolejemi č. 101a, 102a,
- 1 stojan mezi kolejemi č. 103, 105,
- 1 stojan mezi kolejemi č. 107a, E6.

Staniční zabezpečovací zařízení

Obvod Triangl: 3. kategorie – typu elektronické stavědlo s umožněním zapojení do DOZ,

Základní technické parametry po výstavbě :

Podkladem pro zpracování dokumentace projektu stavby je přípravná dokumentace stavby „Uzel Plzeň“ z roku 2006 a aktualizace přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ z 05/2014. Z hlediska kapacitních údajů nelze provést srovnání s přípravnou dokumentací pro celý „Uzel Plzeň“. Proto je provedeno srovnání kapacitních údajů s aktualizací přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“. Kapacitní údaje jsou převzaty z Posuzovacího protokolu této dokumentace.

Kapacitní údaje stavby	akt.PD	Projekt
Průjezdový profil	UIC-GC	UIC-GC
Třída zatížení	D4	D4
Traťová rychlost pro průjezd ve směru III.TŽK	80 km/h	80 km/h
Délka nově vložených kolejí	4 388 m	5 594 m
z toho: UIC60 nové	2 208 m	2 232 m
S49 nové	1 039 m	1 026 m
S49 užité, regenerované	1 141 m	2 335 m
Počet nově vložených výhybek	22 ks	31 ks
Počet regenerovaných výhybek	3 ks	1 ks
Počet nově zabezpečených výhybek	37 ks	35 ks
Počet výhybek elektricky vyhřívaných	23 ks	24 ks
Počet předtápěcích stojanů EPZ	3 ks	3 ks
TV nově realizované	16 560 m	17 400 m
Nástupištní hrany (550mm nad TK) nově realizované	1 143 m	1 137 m
Délka nového podchodu	29 m	29 m
Délka nového zavazadlového podchodu	39 m	39 m

Rozdíl v kapacitních údajích v projektu stavby oproti aktualizaci přípravné dokumentace je způsoben úpravou a zpřesněním rozsahu stavby „Uzel Plzeň 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“. Zpřesnění rozsahu stavby vyplývá především z koordinace s v současné době realizovanou stavbou „Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“, v rámci které dochází k dílčím úpravám řešení při navázání na stávající stav.

Oproti aktualizaci přípravné dokumentace byla stavba rozšířena o odstavné kolejiště v prostoru dnešního seřaďovacího nádraží. Proto v kapacitních údajích dochází k nárůstu počtu vložených výhybek a délek řešených kolejí a rozsahu úprav TV.

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou :

Stavba se nachází na území města Plzně prakticky na drážních pozemcích stávajícího železničního uzlu. Obdobně silniční část stavby řešící úpravu ulice Mikulášské neopouští její dnešní pozemky. Jedná se o velice exponované centrální území města s mnoha dopravními osami, vazbami a inženýrskými sítěmi.

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

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby :

V souladu se zadávacími podmínkami pro zpracování dokumentace projektu stavby jsou některé části dokumentace zpracovány pouze v rozsahu nutném pro stavební řízení a pro výběr

zhotovitele stavby. Jedná se o PS v části dokumentace :

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
- D.3 Silnoproudá technologie a dálkové ovládání
- D.4 Ostatní technologická zařízení

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

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

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

Nároky na přepravní trasy :

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

Podmínky vyplývající z územního rozhodnutí a stavebního povolení :

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

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby :

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v Projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

A.3 Přehled výchozích podkladů

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

Číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) je převzato z přípravné dokumentace. Je popsáno šestimístním kódem, přičemž jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkami. Výjimku tvoří stavební objekty týkající se přestavby Mikulášské ulice. Tyto jsou označeny sedmimístním kódem.

PS (SO) xx-xx-xx

Význam jednotlivých dvojčíslí :

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

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

Třetí dvojčíslí: pořadové číslo PS nebo SO

Označení lokality stavby - první dvojčíslí:

34 ŽST Plzeň hl.n., obvod osobního nádraží

91 ŽST Plzeň hl.n., obvod stávajícího seřadovacího nádraží
198 Lokalita ulice Mikulášské

Označení PS a SO podle oboru - druhé dvojčíslí:

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

Provozní soubory PS :

- 21 zabezpečovací zařízení
- 22 sdělovací zařízení a DŘT
- 23 silnoprůdové technologie
- 24 technologie zdvihadacích zařízení a ostatní technologie

Stavební objekty SO :

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

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

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

Obor 22 - sdělovací zařízení a DŘT

- od 01 sdělovací zařízení
- od 50 DŘT

Obor 33 - železniční spodek a svršek, úrovňová křižení, nástupiště

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

Obor 34 - pozemní objekty, demolice

- od 01 novostavby, stavební úpravy v objektech, popř. rekonstrukce objektů
- od 20 orientační systém
- od 30 zastřešení nástupišť a podchodů
- od 60 demolice

Obor 35 - trakční vedení a ukolejnéni

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

Obor 37 – trubní vedení

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

Obor 38 – mostní a inženýrské objekty, propustky

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

D. Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

- PS 02-21-01.2 Ústřední stavědlo Plzeň, SZZ
- PS 02-21-01.3 ŽST Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, úprava MPZZ
- PS 91-21-01.2 Plzeň seřaďovací nádraží, úprava ZZ St.Jižní Šlajfka
- PS 91-21-01.21 Plzeň seřaďovací nádraží, úprava ZZ St.14

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní kabelizace

- PS 34-22-21.2 ŽST Plzeň hl. n., místní kabelizace
- PS 91-22-03.2 Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení

- PS 34-22-28.2 ŽST Plzeň hl. n., rozhlasové zařízení

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

- PS 34-22-11.2 Ústřední stavědlo, telefonní zapojovač
- PS 35-22-12 Zast. Plzeň Jižní předměstí, telefonní zapojovač

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

- PS 34-22-25.2 ŽST Plzeň hl. n., kamerový systém
- PS 35-22-26 Zast. Plzeň Jižní předměstí, ASHS

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

- PS 34-22-02.2 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy DOK SŽDC s.o.
- PS 34-22-03.2 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy TK
- PS 34-22-04.2 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy stávajících DK
- PS 34-22-05.2 Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy stávajících DOK ČD-Telem.a.s.

D.2.7 Informační systém pro cestující

- PS 34-22-29.2 ŽST Plzeň hl. n., informační zařízení

D.2.8 Traťové radiové spojení

- PS 02-22-04.2 Uzel Plzeň, úprava MRS

D.2.9 Jiná sdělovací zařízení

- PS 02-22-02.2 Uzel Plzeň, přenosový systém

D.2.10 Sdělovací zařízení

- PS 34-22-26.2 ŽST Plzeň hl. n., sdělovací zařízení
- PS 34-22-30 St. 5 Radbuza, demontáž sdělovacího zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 34-22-50.2	Elektrodispečink Plzeň, doplnění DŘT
PS 34-22-51.2	Ústřední stavědlo Plzeň, TS 22/0,4 kV, DŘT
PS 34-22-55.2	Uzel Plzeň, dálková diagnostika DDTS ŽDC
PS 34-22-56.2	ED SŽDC Plzeň, doplnění DDTS ŽDC

D.3.9 Elektrické předtápěcí zařízení

PS 34-23-14.2	EPZ 2, technologie
---------------	--------------------

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 34-24-01	Zdvihací zařízení vč. horní stanice v zavazadlovém tunelu, km 349,079 (ev. km 349,082)
PS 34-24-04	Zdvihací zařízení vč. horní stanice v podchodu pro pěší, km 349,112 (ev. km 109,697 trati Praha – Plzeň)
PS 198-24-01	Eskalátory ze stávajícího podchodu pod ulicí Mikulášská
PS 91-24-01	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, odsávací stojany

E. Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 34-33-01.2	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, žel. svršek
SO 34-33-11.2	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, žel. spodek
SO 91-33-01.2	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční svršek
SO 91-33-01.21	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční svršek DKV
SO 91-33-11.2	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční spodek
SO 34-33-20.2	ŽST Plzeň hl.n., výstroj trati

E.1.2 Nástupiště

SO 34-33-23.2	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 3
SO 34-33-25.2	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 5
SO 34-33-25.21	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 5 - vstupy do výpravní budovy
SO 34-33-25.22	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 5 - balkon výpravní budovy
SO 34-33-26	ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 6

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 91-33-01.22	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, úrovně křížení v km 1,825 760
----------------	--

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 34-38-04.2	Železniční most v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň
SO 34-38-04.2-DO	Dopravní opatření pro demontáž části žel.mostu v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň
SO 34-38-07.2	Železniční most v km 102,909 trati Praha - Plzeň
SO 34-38-08	Železniční most v km 349,079 (ev. km 349,082) trati Č. Budějovice – Plzeň
SO 34-38-08.21	Vzduchotechnika železničního mostu v km 349,079 trati Č. Budějovice – Plzeň

- SO 34-38-10.21 Železniční most v km 103,085 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 349,117 trati Č. Budějovice – Plzeň), úprava výstupů z podchodu
- SO 34-38-12 Železniční most v km 103,252 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 109,836)
- SO 34-38-12-PK Úprava Mikulášské ulice pro výstavbu přemostění sever
- SO 34-38-12-DO Dopravní opatření pro výstavbu přemostění sever Mikulášské ul.
- SO 34-38-12-TT Úprava TT v Mikulášské ulici pro výstavbu přemostění sever
- SO 34-38-12.2-TT Provizorní úpravy TT v Mikulášské ulici pro výstavbu přemostění sever
- SO 34-38-13 Železniční most v km 349,293 trati Plzeň – Cheb (ev. km 349,279)
- SO 34-38-52.2 Opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží - sever
- SO 34-38-52.21 Opěrná zeď mezi osobním podchodem a severní opěrnou zdí
- SO 34-38-53 Opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží - jih
- SO 35-38-41 Návěstní lávka v km 350,366 trati Plzeň - Cheb
- SO 198-38-01 Úprava stávajícího podchodu pod ulicí Mikulášská
- SO 198-38-01.2 Úprava stávajícího podchodu pod ulicí Mikulášská, elektroinstalace

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

- 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.
- SO 34-39-23 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží - ulice Mikulášská, úpravy kabelů Správy informačních technologií města Plzně

E.1.6 Potrubní vedení

- SO 34-37-03 Přeložka vodovodu DN 400 v Mikulášské ulici - Vodárna Plzeň
- SO 34-37-04 Přeložka vodovodu DN 550 v Mikulášské ulici - Vodárna Plzeň
- SO 34-37-04.1 Přeložka vodovodu DN 550 v Mikulášské ulici, odbočka DN 100 - Vodárna Plzeň
- SO 34-37-21.2 ŽST Plzeň hlavní nádraží - kanalizace
- SO 34-37-25 Přeložka stoky 110/60, Mikulášská ulice - Vodárna Plzeň
- SO 34-37-27.1 Kanalizace pro odvodnění komunikace Mikulášská ul. - město Plzeň
- SO 34-37-27.2 Kanalizace pro odvodnění komunikace Mikulášská ul. - SŽDC
- SO 34-37-27.3 Kanalizace pro odvodnění komunikace Mikulášská ul. - ŘSD ČR
- SO 34-37-28.2 ŽST Plzeň hl. n., úprava rozvodu vody
- SO 34-37-42 Přeložka NTL plynu v Mikulášské ulici
- SO 91-37-50 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, splašková kanalizace
- SO 91-37-51 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, kanalizace
- SO 91-37-52 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, vodovodní přípojka a rozvod vody
- SO 91-37-53 Přeložka horkovodu na mostě v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň

E.1.8 Pozemní komunikace

- SO 198-32-01.2 Ulice Mikulášská
- SO 198-32-01.21 Ulice Mikulášská, přednádraží a místní komunikace
- SO 91-32-51 Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, příjezdná komunikace a zpevněné plochy

E.1.9 Kabelovody, kolektory

- SO 34-33-61.2 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, kabelová trasa
- SO 34-33-63 Kabelová trasa CETIN a.s. pod mostem Mikulášská

E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu

- SO 34-31-41.2 Terénní úpravy a příprava území, lokalita osobní nádraží
- SO 34-31-71.2 Úprava stávajících komunikací, lokalita osobní nádraží
- SO 34-31-71.21 Úprava stávajících komunikací, lokalita výstupu ze zavazadlového podchodu

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

E.2.1 Pozemní objekty budov

- SO 35-34-01.2 Stavební úpravy ve VB na Jižním Předměstí pro umístění technologie
- SO 91-34-50 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, základy pro odsávací stojany

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

- SO 34-34-30.2 Zastřešení nástupišť a podchodů, osobní nádraží - rekonstrukce
- SO 34-34-31.2 Zastřešení nástupišť podél VB, osobní nádraží - rekonstrukce
- SO 34-34-31.21 Zastřešení nástupišť podél VB, osobní nádraží - balkon výpravní budovy
- SO 34-34-32.2 Zastřešení přednádraží, osobní nádraží - repase
- SO 198-34-01 Úprava zastřešení výstupu z podchodu pod ulicí Mikulášská

E.2.4 Orientační systém

- SO 34-34-20.2 ŽST Plzeň hl.n., orientační systém

E.2.5 Demolice

- SO 34-34-60.2 Demolice, osobní nádraží

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

- SO 34-35-01.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 1, trakční vedení
- SO 34-35-02.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 2, trakční vedení
- SO 34-35-03.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního n., připojení transf. na trakční vedení
- SO 34-35-05.2 Plzeň, ulice Mikulášská /sever/ úprava trakčního vedení tramvaje
- SO 34-35-06.2 Plzeň, ulice Mikulášská /sever/ úprava trakčního vedení trolejbusu
- SO 34-35-08.2 Plzeň, ulice Mikulášská /jih/ úprava trakčního vedení tramvaje
- SO 34-35-09.2 Plzeň, ulice u Prazdroje, úprava trakčního vedení trolejbusu
- SO 34-35-10.2 Plzeň, úprava trakčního vedení trolejbusu na objízdne trase
- SO 34-35-30.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, provizorní úpravy ZOK
- SO 198-35-01 Mikulášská ulice, úprava trakčního vedení tramvaje
- SO 198-35-02 Mikulášská ulice, úprava trakčního vedení trolejbusu
- SO 91-35-01.2 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, trakčního vedení

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 34-36-03.2 ŽST Plzeň hl.n., EOv

E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

- SO 34-36-09.2 ŽST Plzeň hl. n., EPZ 2 v km 348,825, kabelový rozvod

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOUO

- SO 34-36-02.2 ŽST Plzeň hl. n., úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení
- SO 34-36-04.2 ŽST Plzeň hl. n., DOUO
- SO 34-36-13 Železniční most v km 349,079 (ev. km 349,082) trati Č. Budějovice - Plzeň, osvětlení
- SO 34-36-20 ŽST Plzeň hl. n., osvětlení přednádraží, SVSMP

SO 34-36-21	Železniční most v ev. km 109,836 trati Praha - Plzeň, přeložky kabelů VO SVSMP
SO 34-36-21.1	Přeložka koord. Kabelu SSZ. Úprava SSZ na křižovatce Mikulášská - U Trati - Železniční
SO 34-36-22	Železniční most v ev. km 349,279 trati Č. Budějovice – Plzeň, přeložky kabelů VO SVSMP
SO 34-36-23	Železniční most v ev. km 109,836 trati Praha-Plzeň, osvětlení SVSMP
SO 34-36-24	Železniční most v ev. km 349,279 trati Č. Budějovice – Plzeň, osvětlení SVSMP
SO 34-36-25.1	Mikulášská ulice, přeložky kabelů DP
SO 34-36-25	Železniční most v km 102,909 trati Praha - Plzeň, osvětlení
SO 35-36-02.2	Zast. Plzeň jižní předměstí, úprava TS 25/0,4kV v km 350,793 vč. přípojky NN pro SSZ a MPZZ
SO 91-36-02.2	Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 91-36-03.2	Plzeň seřadovací nádraží, DOÚO

E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 34-35-20.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 2, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 34-35-21.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 1, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 91-35-20.2	Plzeň seřadovací nádraží, odstavné koleje, ukolejnění vodivých konstrukcí

A.3.2 Změny v objektové skladbě

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

- rozdělením celého „Uzel Plzeň“ na projekty dílčích staveb uzlu Plzeň. V případě, že PS, SO je v projektech 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,...)

A.3.3 Výchozí podklady :

Projekt stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je zpracován na základě zadávacích podmínek a zadávací dokumentace odchodní veřejné soutěže stavby, kterou vydala Správa železniční dopravní cesty s.o. Návrh technické řešení projektu stavby vzešel z následující výchozích podkladů předaných zadavatelem:

- Zadávací dokumentace pro výběrové řízení na zpracování projektu stavby a výkonu autorského dozoru projektanta při realizaci stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ vydaná SŽDC s.o.
- Přípravná dokumentace stavby (DÚR) „Uzel Plzeň“ z 02/2006
- 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“

- Projekt stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ z 11/2008, zrealizovaná stavba
- Projekt stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“ z 05/2013, stavba v realizaci
- Aktualizace PD stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ z 07/2013 (05/2014)
- Posuzovací protokol PD stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská ze dne 30.5.2014, č.j.4538/2014/SSZ-TÚ/VS
- Rozhodnutí o umístění stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ ze dne 22.4.2014, jde o změnu ÚR č.j.: STAV/04158/09 ze dne 10.04.2009
- Rozhodnutí o umístění stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ ze dne 24.6.2015, jde ÚR na lokalitu ulice Mikulášské
- Záměr projektu „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ (SUDOP Praha a.s., 30.8.2013) a Technicko-technologická studie
- Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č.100/2001 Sb. (EIA) vydané Krajským úřadem Plzeňského kraje, Odborem životního prostředí dne 15.10.2007 pod č.j.: ŽP/6155/06.
- Směrnice Generálního ředitele č.11/2006, č.j.: 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006, ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010 v platném znění
- Pokyny k předání digitální dokumentace:
- Směrnice GR SŽDC, s.o č. 16/2005, č.j.: 3790/05 - OP,, Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky “
- Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 „ Směrnice ke členění nákladů stavby u SŽDC ...“ vydaná pod č.j.: 4 124/04-OI dne 19.11.2004 v platném znění
- Platné a účinné dokumenty a předpisy – uvedené v dílu 3 část 2 Zadávací dokumentace

V průběhu zpracování dokumentace projektu stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ byly zpracovány a zajištěny podklady potřebné pro zpracování technického řešení a následné projednání dokumentace.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkumu
- Stavebnětechnický průzkum budov včetně demolice
- Stavebnětechnický průzkum zastřešení nástupišť
- Pyrotechnický průzkum
- Geodetické zaměření stávajícího stavu v rozsahu celé stavby, zpracovalo SŽG Praha
- Doměření kolejiště a vybraných objektů v průběhu zpracování dokumentace projektu stavby, SUDOP PRAHA a.s., 09/2014 - 06/2015.
- Předkategorizace materiálu žel. svršku
- Akustická studie
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Korozní průzkum

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění :

Řešený úsek je součástí III. Tranzitního železničního koridoru - západní část na rameni z Prahy přes Plzeň do Chebu a dále na státní hranici SRN. V současné době jsou stavebně ukončeny úseky z Plzně (mimo) do Chebu a z Berouna (mimo) do Rokycan (včetně). V realizaci je úsek z Rokycan do Plzně (mimo). K realizaci se připravují stavby v úseku Praha Smíchov -

Beroun a úsek z Chebu na státní hranici. Probíhá realizace stavby „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“.

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

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

Přestavba celého Uzlu Plzeň byla rozdělena na celkem 5 staveb, příprava dalších staveb bude postupně zajišťována. Náplní projektu stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je návrh řešení přestavby chebského zhlaví osobního nádraží a navazující části jižních kolejí. Dále je řešena část odstavných kolejí v prostoru dnešního seřadovacího nádraží. Významnou částí stavby je přestavba lokality ulice Mikulášské.

Železniční uzel Plzeň je vybudován v centrální městské oblasti s hustou občanskou i průmyslovou zástavbou, s komplikovanou dopravní sítí a mezi dvěma řekami. Tyto skutečnosti mají zásadní vliv na vzájemnou polohu a rozsah jednotlivých nádraží, kolejových skupin a technologických celků, která bohužel není příliš vhodná. To se promítá do celkové úrovně technologie práce celého uzlu. S ohledem na výrazný pokles výkonů především v nákladní dopravě se však jeví současná technická infrastruktura pro potřeby rostoucí osobní dopravy ve většině případů jako nadměrná. Ještě přijatelné ukazatele propustnosti jednotlivých zařízení jsou však paradoxně dosaženy roztržitostí provozních zařízení na velké ploše. Propustnost pražského zhlaví je však nedostatečná již dnes, tento stav zapříčiňují především dlouhé doby obsazení dané omezením průjezdné rychlosti na 40, případně jen 20 km/hod a delšími dobami potřebnými na stavění vlakových a posunových cest. Jednotlivá zařízení jsou v podstatě autonomní, bez vzájemného propojení, takže nemohou být plně využita.

Výše uvedené skutečnosti vedly objednatele k rozhodnutí o modernizaci Uzlu Plzeň. Proto již v roce 2006 byla zpracována přípravná dokumentace (DÚR) akce „Uzel Plzeň“, která byla podkladem pro vydání územního rozhodnutí, vydaného pro všechny uvažované stavby v železničním uzlu Plzeň. Územní rozhodnutí vydal Odbor stavebně správní Magistrátu města Plzeň dne 10.4.2009 pod č.j. Stav/04158/09. Dalším důležitým podkladem pro přípravu této investice jsou schválené investiční záměry jednotlivých staveb.

A.4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu :

Z hlediska technického je stávající stav staveb a zařízení v prostoru 2. stavby přestavby železničního uzlu Plzeň ve velice špatném stavu. A to jak z pohledu provozování drážní dopravy, tak z pohledu cestující veřejnosti.

Tento stav způsobuje zejména:

- vyšší potřebu provozních pracovníků
- zbytečné technologické úkony
- nedostatečnou délku dopravních kolejí
- snížení průjezdné rychlosti na zhlavích
- nemožnost instalovat moderní staniční zabezpečovací zařízení
- pohyb cestujících v kolejišti
- naprostou nekompatibilitu dopravní cesty s navazujícími úseky 3.TŽK

- nemožnost zajistit výhledovou dopravní obslužnost zavedením rozsahu osobní dopravy dle dopravních prognóz
- nemožnost splnění podmínek interoperability v trase 3.TŽK na průjezdu uzlem Plzeň

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

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

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

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

Výchozím stavem jsou i stavby a zařízení zrealizované v rámci staveb „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví“.

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

Základní parametry stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ jsou definovány v § 4 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému. Z hlediska posuzování shody součástí interoperability a subsystémů platí nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému.

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

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

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

Vlastní rozsah 2.stavby a její umístění v rámci celého Uzlu Plzeň bylo zpřesněno v aktualizaci přípravné dokumentace stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ z 07/2013 (05/2014). Tato dokumentace byla potvrzena posuzovacím protokolem ze dne 30.5.2014.

Z hlediska umístění stavby bylo vydáno územní rozhodnutí pro stavbu „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ ze dne 22.4.2014, č.j. MMP/056865/14, jde o změnu ÚR č.j.: STAV/04158/09 ze dne 10.04.2009. Pro lokalitu Mikulášské ulice bylo vydáno samostatné územní rozhodnutí ze dne 24.6.2015, č.j. MMP/095402/15

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

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko

bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

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

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

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

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

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

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

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

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

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

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

SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Plzeň

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

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

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

ČD – Telematika, a.s.

- provozní soubory úprav DOK ČDT

Vodárna Plzeň a.s.

- stavební objekty přeložek vodovodů a kanalizací

CETIN a.s..

- stavební objekty úprav sdělovacích vedení

RWE Distribuční služby s.r.o.

- stavební objekty přeložek plynu

Statutární město Plzeň, SVSMP

- stavební objekty úpravy komunikací

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

Postupuje se 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 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.

A.9 Členění projektové dokumentace

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

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ ČÁST

- B.1.1 Souhrnná technická zpráva
- B.1.2 Souhrnná technická zpráva, kapitola 4.4 Popis řešení PS a SO
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.2 Hluková studie
 - B.3.3 Odpadové hospodářství
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1 Požárně bezpečnostní řešení stavby
- B.5 Neobsazeno
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Neobsazeno
- B.10 Neobsazeno
- B.11 Neobsazeno

- B.12 Neobsazeno
- B.13 Bezbariérové užívání
- B.14 Podrobný geotechnický a stavebnětechnický průzkum
 - B.14.1 Souhrnná zpráva
 - B.14.2 Průzkum železničního spodku
 - B.14.3 Mosty, propustky, zdi
 - B.14.4 Kontaminace šterkového lože
 - B.14.5 Pyrotechnický průzkum
- B.15 Stávající inženýrské sítě
- B.16 Doplnkové průzkumy a měření
 - B.16.1 Stavebnětechnický průzkum budov

C. SITUACE STAVBY

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

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

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

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Místní kabelizace
- D.2.2 Rozhlasové zařízení
- D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)
- D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace
- D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový opt. kabel (DOK), závěsný opt. kabel (ZOK)
- D.2.6 Neobsazeno
- D.2.7 Informační systém pro cestující
- D.2.8 Traťové radiové spojení
- D.2.9 Jiná sdělovací zařízení
- D.2.10 Sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- D.3.2 – D.3.8 Neobsazeno
- D.3.9 Elektrická předtápěcí zařízení

D.4 Ostatní technologická zařízení

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

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

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

- E.1.9 Kabelovody, kolektory
- E.1.10 Neobsazeno
- E.1.11 Objekty pro zajištění veřejného zájmu

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

- E.2.1 Pozemní objekty budov
- E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
- E.2.3 Neobsazeno
- E.2.4 Orientační systém
- E.2.5 Demolice
- D.2.6 – D.2.13 Neobsazeno
- E.2.14 Vnější vybavení budov

E.3 Trakční a energetická zařízení

- E.2.1 Pozemní objekty budov
- E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
- E.2.3 Neobsazeno
- E.2.4 Orientační systém
- E.2.5 Demolice
- D.2.6 – D.2.14 Neobsazeno

F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- F.1. Technická zpráva
- F.2.1 Přehledná situace stavby
- F.2.2. Situace zařízení staveniště
- F.3.1 Časový postup prací
- F.3.2 Časový plán výluk
- F.4. Schéma stavebních postupů
- F.5. Bilance zemních hmot
- F.6 Stavební postupy Mikulášské ulice
- F.7. Havarijní plán

G. NÁKLADY

- G.1 Celkové náklady stavby
- G.2 Dílčí náklady PS a SO
- G.3 Soupis prací PS a SO
- G.4 Technické specifikace

H. DOKLADY

- H.1.1 Doklady z výrobních porad
- H.1.2 Komplexní vyjádření projektanta k připomínkám
- H.2 Vyjádření správců inženýrských sítí
- H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy, organizacemi
- H.4 Doklady z projednání s vlastníky dotčených nemovitostí

I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

J. DOKUMENTACE PRO REGISTR SUBSYSTÉMŮ

K. DOKUMENTACE PRO POSUZOVÁNÍ SHODY

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

1. Subsystém Řízení a zabezpečení

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

PS 02-21-01.2	Ústřední stavědlo Plzeň, SZZ
PS 02-21-01.3	ŽST Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, úprava MPZZ
PS 91-21-01.2	Plzeň seřaďovací nádraží, úprava ZZ St.Jižní Šlajfka
PS 91-21-01.21	Plzeň seřaďovací nádraží, úprava ZZ St.14

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

PS 34-22-21.2	ŽST Plzeň hl. n., místní kabelizace
PS 91-22-03.2	Plzeň seřaďovací nádraží, úpravy místní kabelizace
PS 34-22-02.2	Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy DOK SŽDC s.o.
PS 34-22-03.2	Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy TK
PS 34-22-04.2	Ústřední stavědlo Plzeň - Plzeň hl. n., úpravy stávajících DK
PS 02-22-04.2	Uzel Plzeň, úprava MRS

2. Subsystém Energie

2.1 Silnoproudá technologie (část D.3 projektu stavby)

PS 34-23-14.2	EPZ 2, technologie
---------------	--------------------

2.2 Trakční vedení (část E.3.1 projektu stavby)

SO 34-35-01.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 1, trakční vedení
SO 34-35-02.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 2, trakční vedení
SO 34-35-03.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního n.,připojení transf. na trakční vedení
SO 91-35-01.2	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, trakčního vedení

2.3 Ohřev výměň (část E.3.4 projektu stavby)

SO 34-36-03.2	ŽST Plzeň hl.n., EOY
---------------	----------------------

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

SO 34-36-09.2	ŽST Plzeň hl. n., EPZ 2 v km 1348,825, kabelový rozvod
---------------	--

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

SO 34-36-02.2	ŽST Plzeň hl. n., úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 34-36-04.2	ŽST Plzeň hl. n., DOÚO
SO 34-36-13	Železniční most v km 349,079 (ev. km 349,082) trati Č. Budějovice - Plzeň, osvětlení
SO 34-36-25	Železniční most v km 102,909 trati Praha - Plzeň, osvětlení
SO 35-36-02.2	Zast. Plzeň jižní předměstí, úprava TS 25/0,4kV v km 350,793 vč. přípojky NN pro SSZ a MPZZ
SO 91-36-02.2	Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, úpravy kabelového rozvodu nn a osvětlení
SO 91-36-03.2	Plzeň seřaďovací nádraží, DOÚO

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

SO 34-35-20.2	ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 2, ukolejnění vodivých konstrukcí
---------------	--

- SO 34-35-21.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod osobního nádraží, část 1, ukolejnění vodivých konstrukcí
- SO 91-35-20.2 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, ukolejnění vodivých konstrukcí

3. Subsystem Infrastruktura

3.1 Železniční spodek (část E.1.1 projektu stavby)

- SO 34-33-11.2 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, žel. spodek
- SO 91-33-11.2 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční spodek

3.2 Železniční svršek (část E.1.1 projektu stavby)

- SO 34-33-01.2 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, žel. svršek
- SO 91-33-01.2 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční svršek
- SO 91-33-01.21 Plzeň seřaďovací nádraží, odstavné koleje, železniční svršek DKV
- SO 34-33-20.2 ŽST Plzeň hl.n., výstroj trati

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

- SO 34-33-23.2 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 3
- SO 34-33-25.2 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 5
- SO 34-33-25.21 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 5 - vstupy do výpravní budovy
- SO 34-33-26 ŽST Plzeň hl. n., osobní nádraží, ostrovní nástupiště č. 6

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

- SO 34-38-04.2 Železniční most v km 102,012 (ev. km 108,629) trati Praha – Plzeň
- SO 34-38-07.2 Železniční most v km 102,909 trati Praha - Plzeň
- SO 34-38-08 Železniční most v km 349,079 (ev. km 349,082) trati Č. Budějovice – Plzeň
- SO 34-38-10.21 Železniční most v km 103,085 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 349,117 trati Č. Budějovice – Plzeň), úprava výstupů z podchodu
- SO 34-38-12 Železniční most v km 103,252 trati Plzeň – Domažlice (ev. km 109,836)
- SO 34-38-13 Železniční most v km 349,256 trati Plzeň – Cheb (ev. km 349,279)
- SO 34-38-52.2 Opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží - sever
- SO 34-38-52.21 Opěrná zeď mezi osobním podchodem a severní opěrnou zdí
- SO 34-38-53 Opěrné zdi v oblasti hlavního nádraží - jih
- SO 35-38-41 Návěsní lávka v km 350,366 trati Plzeň - Cheb

3.6 Zastřešení nástupišť (část E.2.2 projektu stavby)

- SO 34-34-30.2 Zastřešení nástupišť a podchodů, osobní nádraží - rekonstrukce
- SO 34-34-31.2 Zastřešení nástupišť podél VB, osobní nádraží - rekonstrukce

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

- „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“ (investor SŽDC s.o.), v rámci stavby byla realizována přestavba části úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Jižní Předměstí, most přes Vejprnický potok a část úseku ve směru na Cheb a nový podchod pro cestující na hlavním nádraží Plzeň spojující ulici Železniční – výpravní budovu – ulici Šumavskou. Realizace stavby byla ukončena v 01/2015. Ve stavbě „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, včetně

mostů Mikulášská“ budou z této stavby dokončeny finální úpravy říms výstupů z podchodu pro cestující a zábradlí, které technologicky nešlo dokončit.

- „Modernizace úseku Rokycany – Plzeň“ (investor SŽDC s.o.) v rámci stavby se realizuje přestavba úseku Rokycany – Plzeň hl.n. s novým tunelovým úsekem. Stavba je v realizaci. Ve vztahu ke 2.stavbě Uzu Plzeň není bezprostřední návaznost staveb, je však nutné koordinovat výlukovou činnost vyplývající z realizace obou staveb.
- „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. Koordinace technického probíhá jak při zpracování dokumentací, tak v průběhu realizace stavby. Časově se realizace obou staveb bude částečně překrývat. Proto je, mimo koordinaci technického řešení, nezbytná i koordinace jednotlivých dílčích postupů výstavby.
- „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, technické řešení je zkoordinováno. Termín zahájení realizace stavby není přesně stanoven. Lze předpokládat souběh realizace obou staveb. Stavby se bezprostředně dotýkají v prostoru výstupu z podchodu z nádraží směrem do ulice Šumavské.
- „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 určitý souběh realizace obou staveb. Toto je v dokumentacích obou staveb zkoordinováno. V případě změny termínu zahájení realizace jedné z těchto staveb je nutné zohlednit vzniklé dopady do výlukové činnosti.

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.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

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

zahájení stavby: 01.07.2016

konec stavby: 30.12.2018

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