

AKTUALIZACE 05/2013

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Investor:



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

Generální projektant:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

JAROSLAV SOUMAR

Zpracovatel části:



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ	PETR GRIVALSÝ	PETR GRIVALSÝ	ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ

Název akce: UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA - PŘESTAVBA PRAŽSKÉHO ZHLAVÍ	Číslo smlouvy: 12 190 201	
	Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: ORIENTAČNÍ SYSTÉM	Datum: 31.5.2013	
	Číslo části: E.2.4	
SO 34-34-20.1 ŽST Plzeň hl. n., orientační systém		
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -	Počet formátů: 14xA4
	Číslo přílohy: 001	

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2.	ROZSAH ŘEŠENÍ	2
3.	PODKLADY	2
4.	SOUČASNÝ STAV	5
5.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	5
6.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	6
7.	VÝJIMKY	7
8.	PŘÍLOHY	7

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Uzel Plzeň, 1.stavba - přestavba pražského zhlaví
Objekt:	SO 34-34-20.1 ŽST Plzeň hl. n., orientační systém
Stupeň dokumentace:	Projekt
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Stávající vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Plzeň Sušická 23 326 00 Plzeň
Projekt stavby:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 odpovědný projektant stavby: Ing. Pavel Langer
Projekt SO 34-34-20.1:	IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
Odpovědný projektant:	Petr Grivalský
Zpracovatelé:	Petr Grivalský
Katastrální území:	Plzeň
Obec:	Plzeň
Kraj:	Plzeňský

2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Předmětem řešení objektu SO 34-34-20.1 žst. Plzeň hl.n., orientační systém je demolice stávajícího orientačního systému a výstavba nového. Stavba respektuje řešení orientační ho systému stavby Průjezd Uzlem Plzeň ve směru III. TŽK. V rámci SO je řešen nejen orientační systém 1. stavby ale i návrh orientačního systému pro celé osobní nádraží. Z tohoto návrhu bude vycházet řešení orientačního systému pro stavbu Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská. Orientační systém je řešen včetně provizorních stavů.

Koordinační situace stavby jsou obsaženy v části C.2. Zápisy z profesních porad jsou obsaženy v části H.1 .

3. PODKLADY

Stavba bude postavena podle všech platných zákonů, vyhlášek, technických norem, předpisů, směrnic, OTP, TKP, vzorových listů.

Smluvní podklady

- Schválená přípravná dokumentace „Uzel Plzeň“, SUDOP Praha a.s., 02/2006
- Posuzovací protokol investičního záměru stavby, č.j. 4771/11/SSPlz-Sla - IZ
- Zadávací dokumentace ze dne 29.03.2012, č.j. 2 954/2012-SSZ

Zákony a vyhlášky

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění,
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 100/1995, která stanovuje podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení (UTZ) a jejich konkretizaci (Řád určených technických zařízení), v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, v platném znění
- nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, v platném znění

Technické normy, předpisy, výnosy, směrnice

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 1: Projektování
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4130 Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí
- ČSN 74 4505 Podlahy - Společná ustanovení
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na celostátních drahách a vlečkách
- Vzorové listy železničního spodku
- Technické kvalitativní podmínky státních drah
- Obecné technické podmínky SŽDC
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. 6. 2008
- Rozhodnutí Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a Rozhodnutí komise 2007/153/ES ze dne 6. března 2007, kterým se mění příloha A Rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a příloha A Rozhodnutí 2006/860/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému, a Rozhodnutí Komise č. 2008/386/ES ze dne 23. dubna 2008, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému

- Rozhodnutí Komise 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
- Rozhodnutí Komise 2009/561/ES ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2010/79/ES ze dne 19. října 2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES, pokud jde o technické specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystémů transevropského konvenčního železničního systému a transevropského vysokorychlostního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2009) 7787), včetně jeho opravy
- Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému
- Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „energie“ transevropského konvenčního železničního systému
- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise
- národní zákony a vyhlášky
- technické normy
- vyhlášky UIC
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC
- Směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 16/2005, čj. 3790/05-OP, ze dne 17. 1. 2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- Směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 20/2004, čj. 4124/04-OI ze dne 19. 11. 2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s. o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“
- Směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 11/2006, čj. 13511/06-OP ze dne 30. 6. 2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění změny č. 1
- Směrnice GŘ SŽDC, s. o. č. 28/2005, čj. 6037/05-OP ze dne 30. 3. 2006 „Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky“
- Směrnice SŽDC, s. o. č. 34, č.j.21783/07-OP ze dne 26. 9. 2007 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“

Ostatní podklady

- místní šetření a rekognoskace terénu
- fotodokumentace
- výrobní porady (viz. dokladová část projektové dokumentace)

4. SOUČASNÝ STAV

Stávající orientační systém z prosvětlených tabulí bude demontován případně provizorně upraven dle postupů výstavby (viz Příloha č. 1 této technické zprávy).

5. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Navržené řešení

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů bude odpovídat TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a TSI PRM 2008/164/ES. Před realizací bude prověřena aktuálnost TNŽ 73 6390.

Texty budou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvu stanice 360 mm, na ostatních 150 mm a na tabulích se směry 75 mm. Tabule budou mít pozadí v barvě RAL 5003 a písmo v barvě RAL 9010. Tabule pro orientaci cestujících v blízkém okolí budou navrženy jako černý text (piktogramy) na bílém pozadí. Tabule musí být osazeny tak, aby nezasahovaly do průjezdného průřezu Z-GC.

Provedení tabulí Al plech s polepem retroreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužený Al rámečkem a ze zadní strany vyztužený „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule budou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče budou použity sloupky FeZn průměru 70 mm nebo 50 mm osazené do Al patek aretovaných kotevními šrouby zabetonovanými do betonových základů nebo chemickými kotvami připevněny do betonové desky nástupiště. Na přístřešky budou tabule uchyceny pomocí systému podrobně vykresleném v Příloze č. 2 této technické zprávy. Maximální vzdálenost mezi osami sloupků je 0,8 m a maximální přesah tabule je 0,5 m. Spojení sloupku a „C“ profilu bude zajišťovat jednostranná nebo oboustranná objímka. **Materiál, provedení a uchycení může být upraveno dle možností dodavatele po odsouhlasení investorem.** Při uchycení tabule na sloup přístřešku bude použit plechový pásek shodné barvy a odstínu jako je barva sloupu.

V rámci stavby bude zřízen nový orientační systém. Situování orientačních tabulí je navrženo ve vztahu k osvětlení stanice tak, aby byly tabule nasvětleny.

Tabule s názvem stanice (neosvětlené) budou umístěny na všech příjezdech do stanice. Před mostem přes řeku Radbuza (strana směr Plzeň – Jižní předměstí). Dále před rozvětvení do depa na trati Lobzy. Další před mostem Gambrinus. Tabule musí být minimálně 3 m od osy koleje pootočené pro lepší čitelnost z vlaku. Počet je závislý od prostorových poměrů.

Tabule osvětlené s číslem nástupiště a značením směru východu (2), značení východu (3), číslem koleje(8), tabule se značením sektorů (10). Na konce přístřešků a na všechny přístupy do stanice se osadí tabule dle z. 379/2005 s grafickou značkou zákaz kouření. Poměr stran této značky je 3:4, minimální velikost značky je 12 x 16 cm (9b). Na koncích nástupišť a nákladních výtazích budou osazeny tabule resp. samolepící folie s piktogramem „Průchod pro pěší zakázán“ dle NV č. 11/2002 Sb. s přidaným nápisem „ZÁKAZ VSTUPU“ v modrém rámečku (9a). V rámci provizorního stavu po vybourání kusu nástupiště 5 a 6 budou umístěny na vzniklém konci tabule zákaz vstupu.

V podchodu budou umístěny tabule s číslem nástupiště (5) a tabule pro orientaci cestujících v blízkém okolí (6).

Mimo objekt nástupiště a podchodu budou umístěny tabule pro orientaci cestujících k nástupištím, parkovišti nebo do výpravní budovy (4), (7). Mobiliář na nástupištích bude doplněn plátkem stanice. Tabule 7c umístěná na konstrukci kiosku bude na speciální konstrukci kotvené na dřevěné nosníky stropu. Konstrukce bude z profilů jákl malého profilu. Skládá se z dvou nosných částí

ohnutých do pravého úhle vyztužené diagonálou a vzájemně propojené dvěma dalšími jekly pro dosažení stability.

Akustické majáčky (M) budou umístěny u všech východů z podchodu, vstupu do budovy nebo plochách za nástupištěm 4. Horizontálně bude majáček umístěn do osy prostoru, schodiště, apod. Umístění majáčku je 0,5 – 1 m od 1. sestupného schodu nebo hrany rampy (přístupové komunikace) a max. do výšky 3,2 m. Fráze akustických majáčků jsou v Příloze č. 3 této technické zprávy. Umístění akustických majáčků a jejich fráze bylo konzultováno v rámci poradenství ČKAIT pro bezbariérové užívání staveb. Fráze akustických majáčků jsou v Příloze č. 3 této technické zprávy. Fráze majáčků signalizující stav eskalátorů budou řízeny řídicím systémem eskalátorů. Pro servisní potřeby OŘ Plzeň je počítáno s jedním ovladačem majáčku.

Hmatové štítky (HŠ) pro informovanost nevidomého nebo slabozrakého budou umístěny na pravém madle zábradlí schodiště ve směru nahoru (dole). Pokud je mezi madlem a stěnou dosti místa, nalepí se štítky na zadní stranu madla na začátku schodiště vzhůru nohama (pro pohodlné čtení ukazováčkem levé ruky). Návrh a provádění madel zábradlí by mělo počítat s vhodnou rovinnou ploškou na správném místě pro upevnění takových štítků. Štítky jsou v kevlarovém rámečku a přichyceny jsou plastovými nýty a podlepeny silikonem. Umístění hmatových štítků a jejich nápisy bylo konzultováno v rámci poradenství ČKAIT pro bezbariérové užívání staveb. Nápisy hmatových štítků jsou v Příloze č. 3 této technické zprávy.

Schéma upevnění orientačního systému je v Příloze č. 2. této technické zprávy.

Umístění tabulí a akustických majáčků je zřejmé z přílohy č. 002a. Vzhled tabulí a akustických majáčků je zřejmé z přílohy č. 003a.

6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Orientační systém bude demontován a osazován dle postupů při budování nástupišť (viz Příloha č. 1 této technické zprávy).

V 0. postupu bude přejmenováno 3. a 4. stávající nástupiště na nástupiště 5 a 6. Při tomto postupu se vymění plastové kryty na prosvětlených tabulích. Dále budou upraveny informace pro cestující hlášené rozhlasem.

V 2. postupu se snese stávající orientační systém z 2. a 2a. stávajících nástupišť. Po výstavbě nástupišť 3 a 4 a jejich přístřešků bude osazen nový definitivní orientační systém. Provizorní stavy v podchodu se zruší a na nástupištích se provedou přelepením tabulí konečného stavu (viz výkres 003 Vzhled tabulí). Budou upraveny informace pro cestující hlášené rozhlasem.

V 6. postupu se snese stávající orientační systém z 1. nástupiště a nástupiště 1a. Po výstavbě nástupišť 1 a 2 a jejich přístřešků bude osazen definitivní orientační systém. Provizorní stavy z podchodu z průjezdu se zruší. V části nového podchodu se provedou provizoria přelepením tabulí konečného stavu. Budou upraveny informace pro cestující hlášené rozhlasem.

Během všech etap výstavby bude, pro usnadnění orientace cestujících použit mobilní orientační systém. Mobilní orientační systém bude reagovat na momentální potřeby stavby, provozovatele dráhy a dopravců. Týká se zejména přestupů cestujících na náhradní autobusovou dopravu.

Dále budou tabule orientačního systému umístěny u provizorních nástupišť (2x sever a 1x jih). Nástupiště budou vždy označeny hliníkovou tabulí s názvem stanice (1) a dále tabulí s číslem (názvem) nástupiště a označením východu (2). Dále budou na nástupištích tabule pro snadnou orientaci cestujících při odchodu z nástupiště (3). Vzhled tabulí na provizorních nástupištích je

zřejmý z Přílohy č. 4 této technické zprávy. Tabule budou osazené do AI patek aretovaných kotevními šrouby zabetonovanými do betonových základů.

7. VÝJIMKY

Navržené řešení nevyžaduje výjimek.

8. PŘÍLOHY

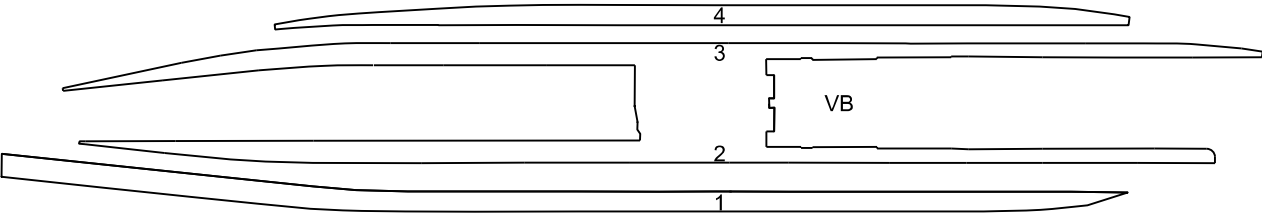
Příloha č. 1 – Postupy výstavby důležité pro objekt orientačního systému - schéma

Příloha č. 2 – Uchycení tabulí

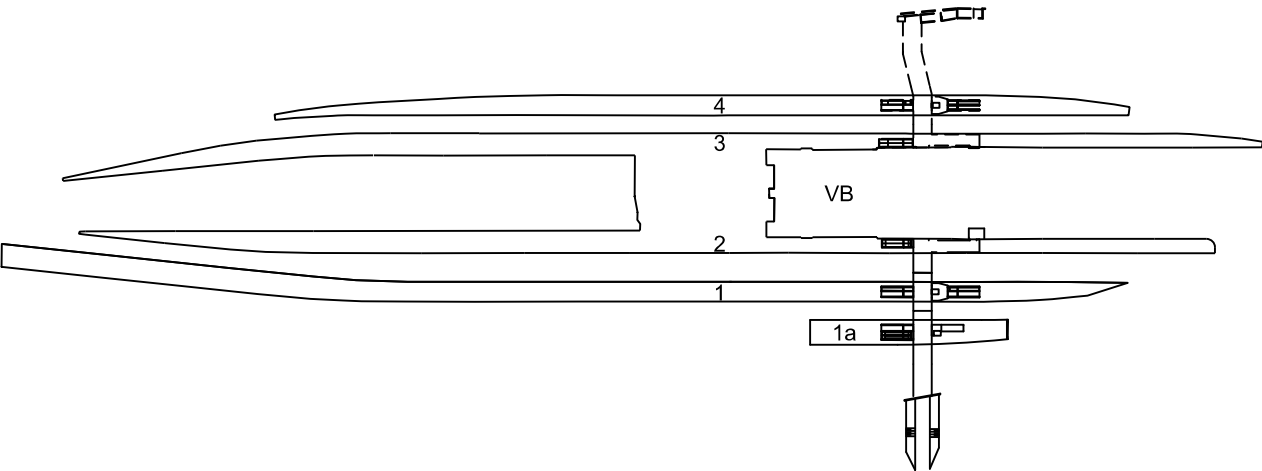
Příloha č. 3 – Fráze akustických majáčku a nápisy na hmatových štítcích

Příloha č. 4 – Vzhled tabulí na provizorních nástupištích.

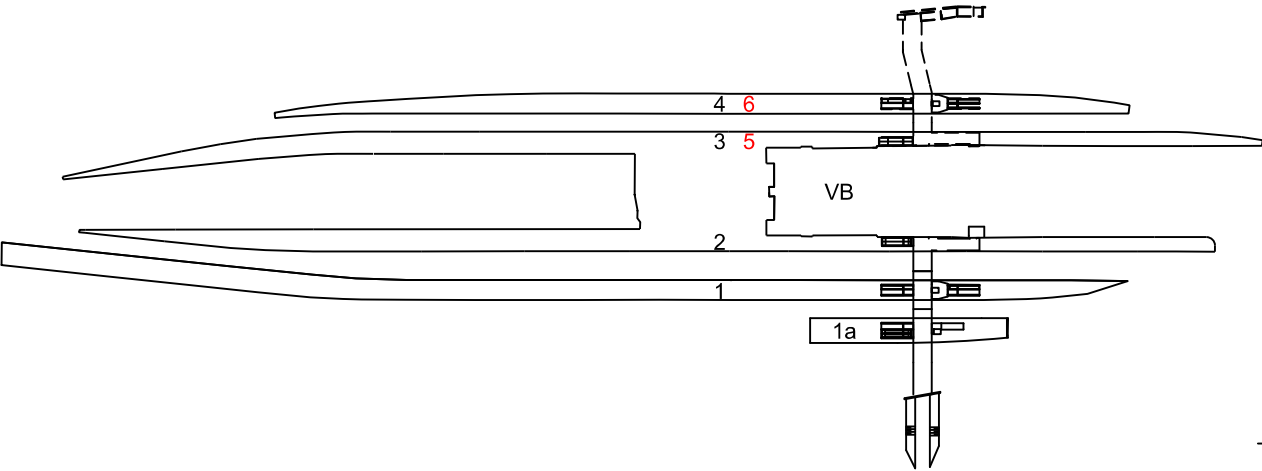
Stávající stav



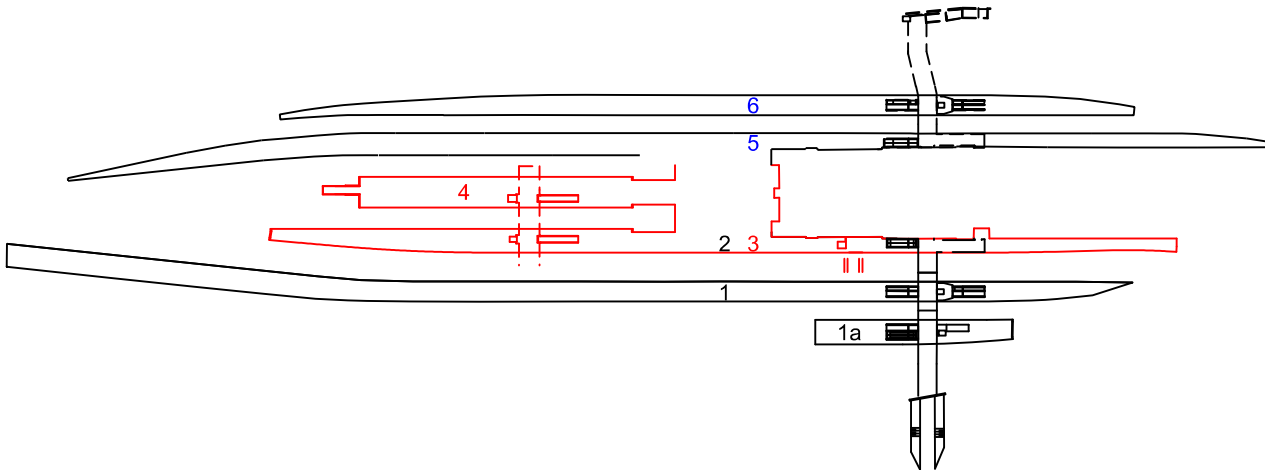
Stav po stavbě "Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK"



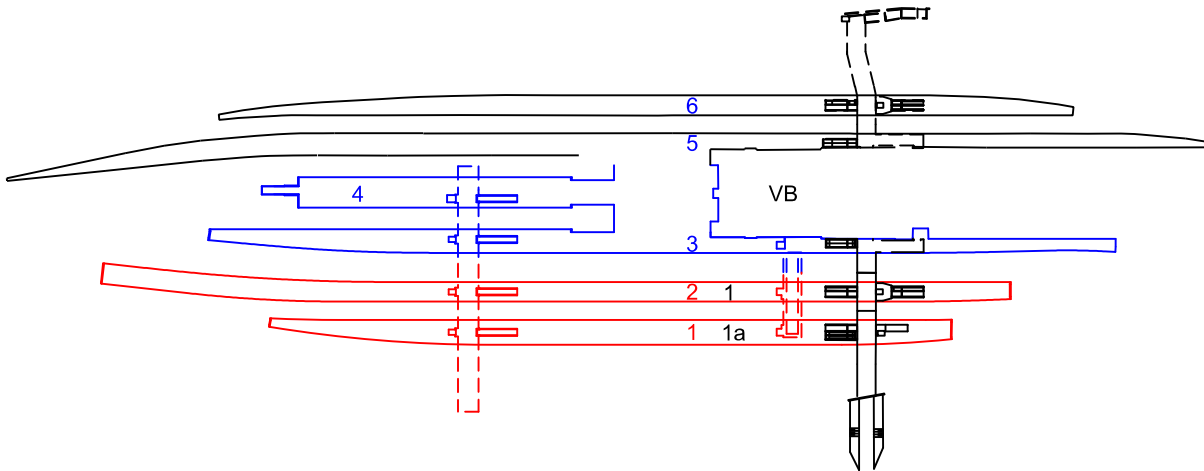
Postup "0" - Přípravné práce k stavbě "Uzel Plzeň, 1. stavba"
- Přejmenování 3. a 4. nástupiště, změna hlášení, změna ve VB



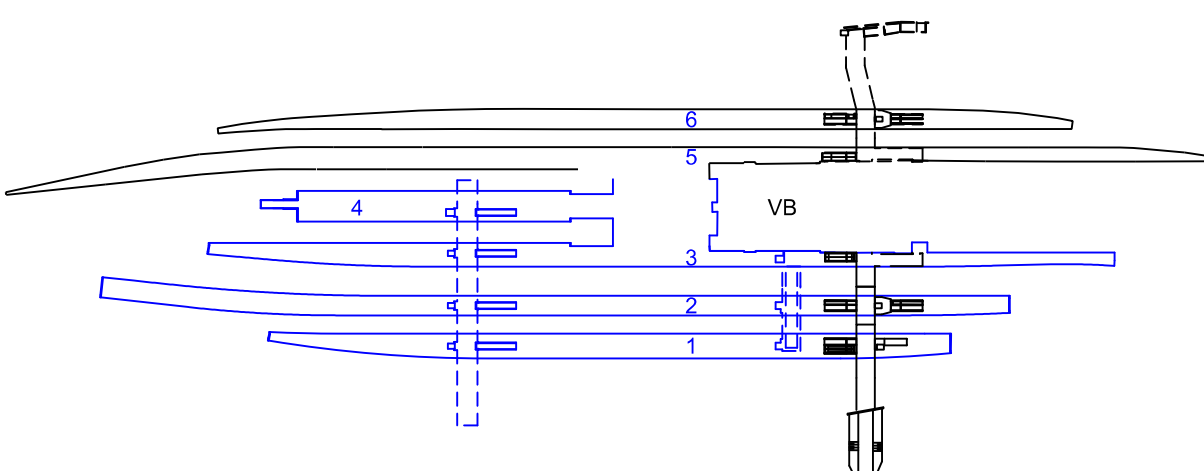
Postup "2" - 2. a 2a. nástupiště se přejmenují na nástupiště 3 a 4



Postup "6" - nástupiště 1a a 1. nástupiště se přejmenují na nástupiště 1 a 2



Stav po dokončení stavby "Uzel Plzeň, 1. stavba"



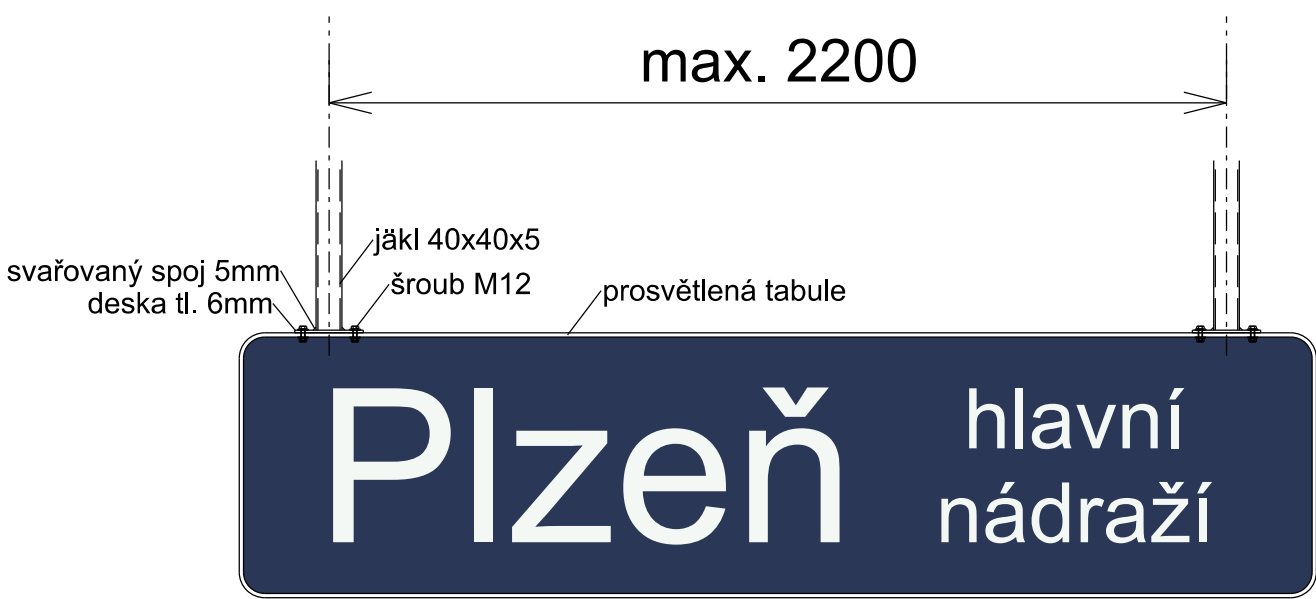
— stávající stav
— v realizaci
— realizované v předchozích postupech

PŘÍLOHA 2
UCHYCENÍ TABULÍ

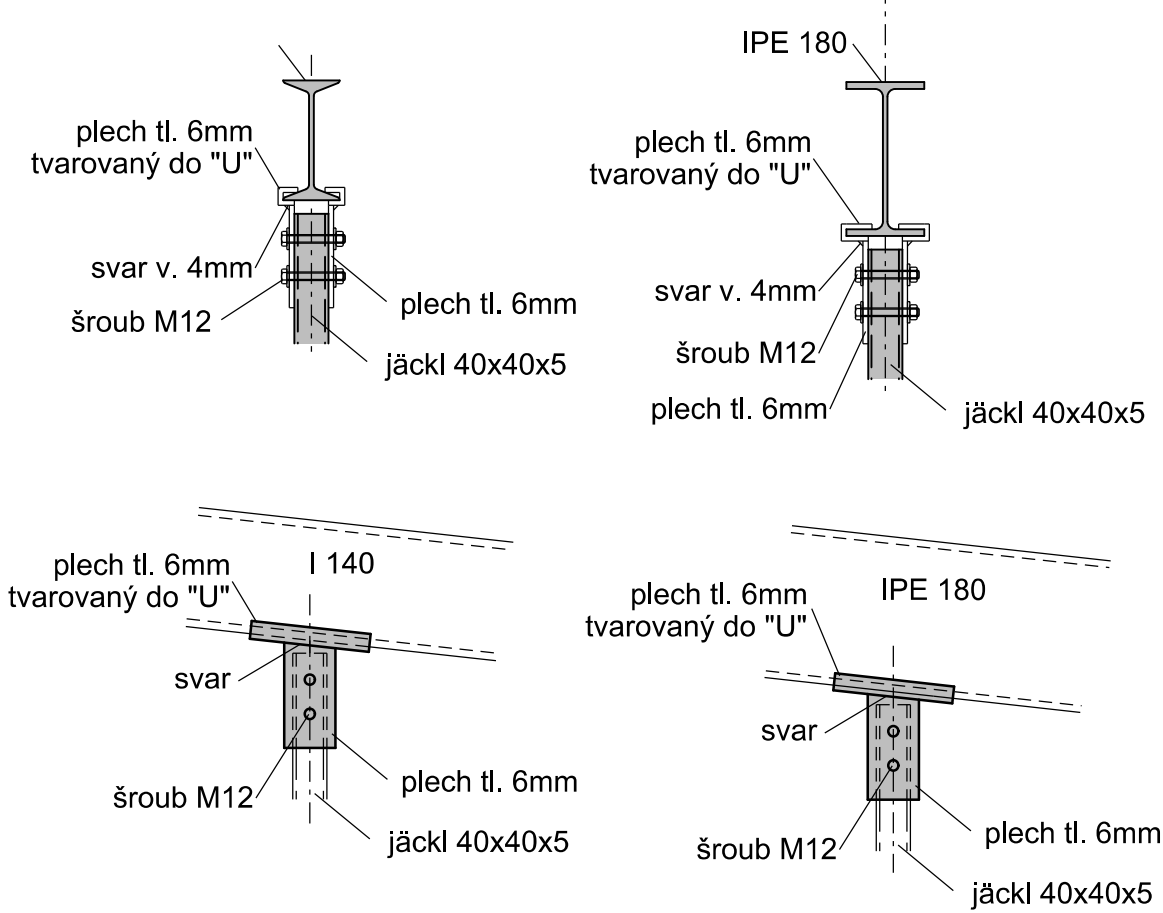
PROSVĚTLENÁ TABULE - UMÍSTĚNÍ NA SLOUPKY



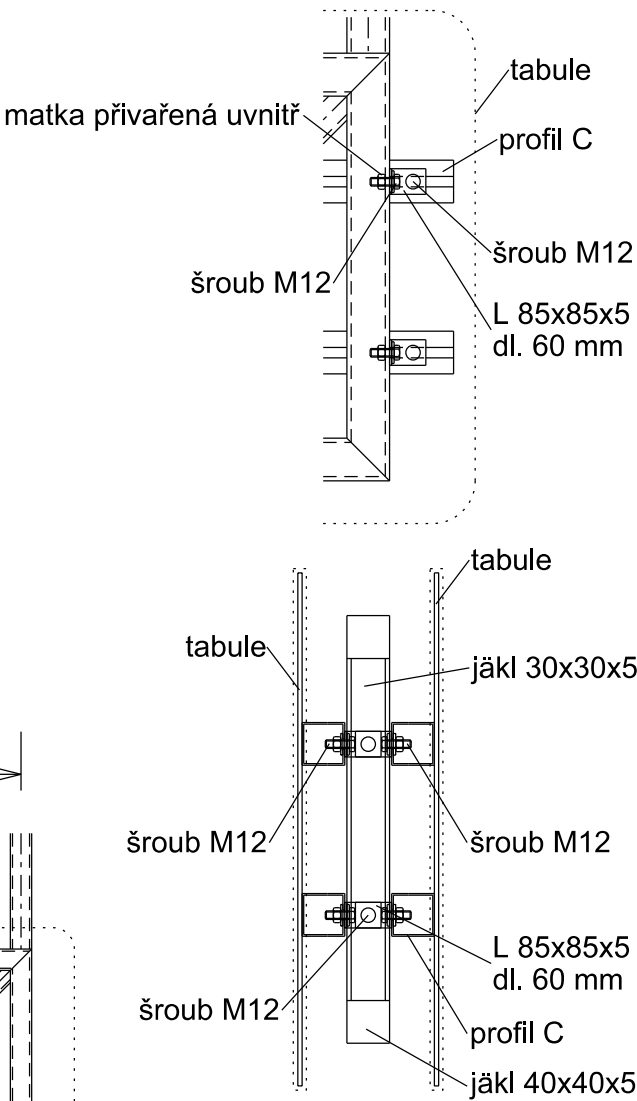
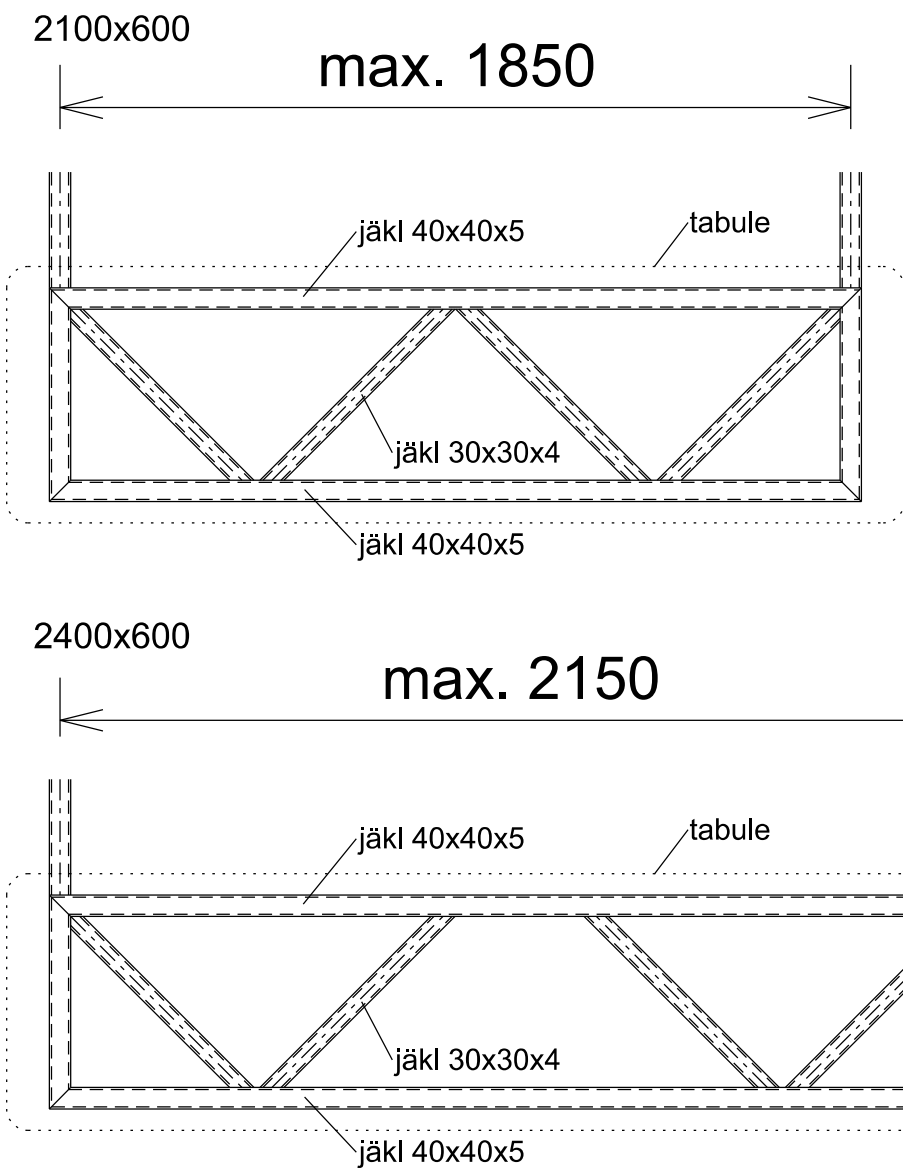
PROSVĚTLENÁ TABULE - UMÍSTĚNÍ NA PŘÍSTŘEŠEK



TABULE - DETAIL UCHYCENÍ NA PŘÍSTŘEŠEK



OSVĚTLENÁ TABULE - UMÍSTĚNÍ NA PŘÍSTŘEŠEK



PŘÍLOHA 3

Fráze akustických majáčků a nápisy na hmatových štítcích

1. Nápisy na hmatových štítcích

HŠ1 N6 L101A P103

HŠ2 N6 P101A L103

HŠ3 N2 L4 P2

HŠ4 N2 P4 L2

HŠ5 N1 L8 P6

HŠ6 N1 P8 L6

HŠ7 N1 L6 P8

HŠ8 N2 L2 P4

HŠ9 N3 L3 P1B

HŠ10 N4 L5 P106

HŠ11 N5 L102 P104

HŠ12 N6 P101 L103

2. Fráze akustických majáčků

M1 ZF – žst. Plzeň hlavní nádraží, vstup do podchodu
(brlm) RF – ve směru chůze nástupiště č. 6, dále nástupiště č. 5 a vstup do haly

M2 ZF – vpravo výstup z podchodu na ulici Železniční
(brlm) RF – „prázdné“

M3 ZF – provoz eskalátoru, eskalátor na nástupiště č. 6
(cink) RF – eskalátor mimo provoz, použijte pevné schodiště vpravo

M4 ZF – provoz eskalátoru, eskalátor na nástupiště č. 6
(cink) RF – nástupiště č. 6, eskalátor mimo provoz, použijte pevné schodiště vlevo

M5 ZF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – podchodištěm vlevo přístup na ulici Železniční a zastávku bus, vpravo nástupiště č. 5 a dále vstup do haly

M6 ZF – nástupiště č. 5, žst. Plzeň hlavní nádraží, pravý eskalátor jede dolů, levý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 5, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte vstup do haly

M7 ZF – přístup na nástupiště č. 5, levý eskalátor jede dolů, pravý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 5, eskalátor mimo provoz, použijte přístup na nástupiště halou

M8 ZF – vstup do podchodu, přístup na ulici Železniční
(iá) RF – ve směru chůze přístup na nástupiště č. 5 eskalátorem, dále přístup na nástupiště č. 6 a výstup na ulici Železniční

M9 ZF – vstup do podchodu, přístup na ulici Šumavská
(iá) RF – ve směru chůze přístup na nástupiště č. 3 eskalátorem, dále přístup na nástupiště č. 2 a č. 1 a dále výstup na ulici Šumavská

- M10** ZF – přístup na nástupiště č. 3, levý eskalátor jede dolů, pravý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 3, eskalátor mimo provoz, použijte přístup na nástupiště halou
- M11** ZF – nástupiště č. 3, žst. Plzeň hlavní nádraží, pravý eskalátor jede dolů, levý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 3, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte vstup do haly
- M12** ZF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – podchodištěm vlevo nástupiště č. 3 a dále vstup do haly, vpravo nástupiště č. 1 a přístup na ulici Šumavská
- M13** ZF – provoz eskalátoru, eskalátor na nástupiště č. 2
(cink) RF – nástupiště č. 2, eskalátor mimo provoz, použijte pevné schodiště vlevo
- M14** ZF – provoz eskalátoru, eskalátor na nástupiště č. 2
(cink) RF – nástupiště č. 2, eskalátor mimo provoz, použijte pevné schodiště vpravo
- M15** ZF – nástupiště č. 1, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – podchodištěm vlevo nástupiště č. 3 a č. 2 a dále vstup do haly, vpravo přístup na ulici Šumavská
- M16** ZF – nástupiště č. 1, žst. Plzeň hlavní nádraží, pravý eskalátor jede dolů, levý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 1, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte pevné schodiště vlevo
- M17** ZF – přístup na nástupiště č. 1, levý eskalátor jede dolů, pravý eskalátor jede nahoru
(cink) RF – nástupiště č. 1, eskalátor mimo provoz, použijte pevné schodiště vpravo
- M18** ZF – nástupiště č. 1, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vpravo přístup na nástupiště č. 2, č. 3, č. 4, č. 5 a č. 6
- M19** ZF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vlevo přístup na nástupiště č. 1, vpravo přístup na nástupiště č. 3, č. 4, č. 5 a č. 6
- M20** ZF – nástupiště č. 3, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vlevo přístup na nástupiště č. 2 a č. 1, vpravo přístup na nástupiště č. 4, č. 5 a č. 6
- M21** ZF – nástupiště č. 4, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vlevo přístup na nástupiště č. 3, č. 2 a č. 1, vpravo přístup na nástupiště č. 5 a č. 6
- M22** ZF – nástupiště č. 5, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vlevo přístup na nástupiště č. 4, č. 3, č. 2 a č. 1, vpravo přístup na nástupiště č. 6
- M23** ZF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží
(brlm) RF – pod schodištěm vlevo přístup na nástupiště č. 5, č. 4, č. 3, č. 2 a č. 1
- M24** ZF – vstup do haly
(iá) RF – vpravo restaurace, vlevo schodiště k pokladnám, přímo přístup na nástupiště č. 3
- M25** ZF – vstup do haly
(iá) RF – vpravo schodiště k pokladnám, vlevo restaurace, přímo přístup na nástupiště č. 5
- M26** ZF – žst. Plzeň hlavní nádraží, hala

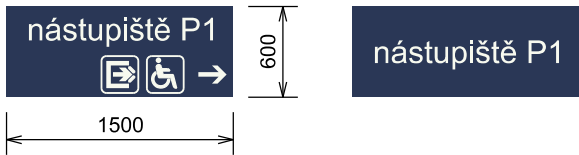
- (íá) RF – podél stěny vpravo a vlevo pokladny, vpravo a vlevo přístup do podchodu k nástupišťům označenými majáčky a přímo vyrovnávací schodiště vyrovnávací haly
- M27** ZF – přístup na nástupiště č. 4, vpravo ve směru chůze od stanoviště dozorčího po pravé ruce kolej č. 106, po levé ruce kolej č. 5
- (íá) RF – „prázdné“
- M28** ZF – nástupiště č. 5, ve směru chůze od výpravní budovy vpravo kolej č. 102, vlevo kolej č. 104
- (íá) RF – „prázdné“
- M29** ZF – nástupiště č. 3, ve směru chůze od výpravní budovy vpravo kolej č. 3, vlevo kolej č. 1b
- (íá) RF – „prázdné“
- M30** ZF – žst. Plzeň hlavní nádraží, vstup do podchodu
(íá)– přímo nástupiště č. 1, č. 2, č. 3 a dále vstup do haly
- M31** ZF – „fráze doplněny až po zprovoznění celého podchodu“
(brlm) RF – „fráze doplněny až po zprovoznění celého podchodu“
- M32** ZF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor jede dolů,
(cink) RF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte pevné schodiště vpravo
- M33** ZF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor jede dolů
(cink) RF – nástupiště č. 6, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte pevné schodiště vlevo
- M34** ZF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor jede dolů
(cink) RF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte pevné schodiště vpravo
- M35** ZF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor jede dolů
(cink) RF – nástupiště č. 2, žst. Plzeň hlavní nádraží, eskalátor do podchodu mimo provoz, použijte pevné schodiště vlevo

Vzhled tabulí na provizorních nástupištích: (tabule v měřítku 1:50)

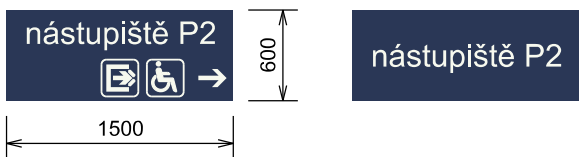
- 1 2x tabule s názvem stanice, osvětlená,
na sloupcích, jednostranná



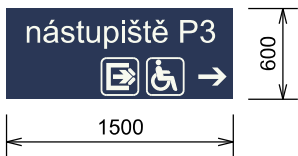
- 2a 2x hliníková tabule, osvětlená,
na sloupcích, jednostranná



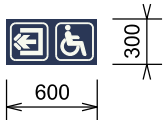
- 2b 2x hliníková tabule, osvětlená,
na sloupcích, jednostranná



- 2c hliníková tabule, osvětlená,
na sloupcích, jednostranná



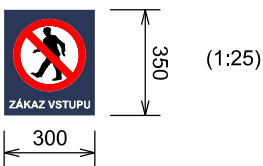
- 3 hliníková tabule, osvětlená,
na sloupku, jednostranná



- 4 hliníková tabule, na sloupcích, jednostranná



- 5 hliníková tabule, osvětlená,
na sloupcích, jednostranná



Počet tabulí			
Číslo	ks	m2/ks	m2
1	5	1.50	7.50
2a	2	0.90	1.8
2b	2	0.90	1.8
2c	2	0.90	1.8
3	2	0.18	0.36
4	1	0.48	0.48
5	6	0.11	0.66
Celkem			14.40

Tabule 1 a 2 budou na nástupištích vždy 1krát.
Tabule 3 bude využita jen na provizorním nástupišti 1b a 1c.
Tabule 4 bude umístěna u chodníku ulice Šumavská a bude navedět cestující na provizorní nástupiště.
Tabule 5 bude umístěna na koncích nástupišť. Bude využívat sloupky tabulí 3.