

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

---

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

**Místo stavby:** Plzeň, ulice Mikulášská

**Zahájení výstavby:** prosinec 2016

**Ukončení výstavby:** prosinec 2018 (uvedení do zkušebního provozu)

**Investiční náklady:** 1.083.177.208 Kč (bez DPH)

**Investor a objednatel:** **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (vedoucí účastník Sdružení zadavatelů)**

sídlo: Dlážděná 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00

zastoupený Ing. Mojmírem Nejeschlebem, náměstkem GŘ pro modernizaci dráhy

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

**Statutární město Plzeň**

Sídlo: náměstí republiky 1/1, Plzeň, PSČ 306 32

Zastoupené: Ing. Pavlem Grisníkem, vedoucím OI MMP

tel: 378 035 200

mail: grisnik@plzen.eu

IČ: 00075370

DIČ: CZ00075370

**Generální projektant:** **SUDOP Praha a.s.**

Sídlo: Olšanská 1a, Praha 3, PSČ 130 00

tel.: 420 267 094 111

mail: praha@sudop.cz

**Autor projektu :** **Ing. Pavel Langer**

**Zhotovitel stavby:** „MTS + OHL – Uzel Plzeň“

**Metrostav a.s.**

sídlo: Koželužská 2450/4, Libeň, 180 00 Praha 8

zastoupená: Ing. Františkem Kočím, členem představenstva a Jánem Dudášem, členem představenstva

a

**OHL ŽS, a.s.**

Sídlo: Burešova 938/17, 660 02 Brno, Veverčí

Zastoupená: Ing. Romanem Kocůrkem, 1. místopředsedou představenstva a Paolem Bee, MBA, 2. místopředsedou představenstva

**Příhlašovatel stavby: METROSTAV a.s.**  
Koželužská 2450/4, 18000 Praha 8

a

**OHL ŽS, a.s., Divize Z Železnice**  
**Vedení divize:**  
Ing. Roman Veis - ředitel divize Z - Železnice  
Tel: 541 572 212  
e-mail: rveis@ohlzs.cz

a

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
Stavební správa západ  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

**Realizační tým METROSTAV a.s.**  
Hlavní stavbyvedoucí: Ing. Petr Hanzal

**Realizační tým OHL ŽS, a.s.:**  
Hlavní stavbyvedoucí: Ing. Martin Dostál  
Stavbyvedoucí: Ing. Lukáš Feichtinger  
Výrobní specialista: Miroslav Kutač  
Ekonom: Ing. Jana Černá

#### **Text k formuláři registrace:**

#### **Stavebně konstrukční řešení (do 200 znaků včetně mezer)**

Předmětem stavby je rekonstrukce kolejí v seřadovacím a osobním nádraží vč. nástupišť, mostních objektů, TV, technologie, rekonstrukce přednádražního prostoru a ulice Mikulášská vč. tram. tratí.

#### **Historické a kulturní souvislosti, jsou-li významné (do 200 znaků včetně mezer)**

První velká přestavba plzeňského nádraží proběhla v roce 1907. Po více jak 100 letech tedy prošla stanice modernizací ovšem s velkým důrazem na zachování historického vzhledu vybraných částí stavby.

#### **Umístění stavby, vztah k veřejnému prostranství (do 200 znaků včetně mezer)**

Stavba se nachází v centru města Plzně. V přednádražním prostoru byl zachován historický vzhled opěrných zdí. Rozšířením ulice Mikulášská se zvýšil komfort i bezpečnost veškeré dopravy vč. pěší.

#### **Vztah k dopravní obsluze a technické infrastruktuře (do 200 znaků včetně mezer)**

Do Žst. Plzeň jsou zaústěny tratě od Prahy, Domažlic, Č. Budějovic, Chebu a Žatce. V blízkosti se nachází autobusový terminál, příjezdová komunikace od D5 do města a dvě ze tří tramvaj. tratí města.

#### **Ekologické souvislosti, jsou-li významné (do 200 znaků včetně mezer)**

Stavbou nebyly dotčeny přírodní památky, lokality Natura 2000 ani významné krajinné prvky. Zabudováním nového železničního svršku a zřízením bezстыkové koleje se snížila hluková zátěž obyvatelstva.

#### **Řešení bezbariérovosti (do 200 znaků včetně mezer)**

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Na nová nástupiště je umožněn přístup pomocí výtahů.

# TEXTOVÁ ČÁST DOKUMENTACE

## ÚDAJE O STAVBĚ

### Název stavby:

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

### Lokalizace:

„Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je liniová železniční stavba, která je součástí III. Tranzitního koridoru – západní část na rameni z Prahy do Chebu a dále na státní hranici se SRN.

Cílem stavby jsou úpravy stávajících stavebních objektů a zařízení v prostoru dnešní železniční stanice Plzeň hl. nádraží. Stavba je prostorově vymezena chebským zhlavím osobního nádraží a železniční tratí na Cheb a Klatovy až k mostům přes Radbuzu, jižní částí kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 5 a 6, odstavným kolejištěm v prostoru dnešního seřaďovacího nádraží s návazností na DKV, úpravou dnešního mostu „Gambrinus“ přes ul. Rokycanskou a částí ulice Mikulášská v úseku od křížení Mikulášské ulice s ulicí Rejskovou do křížení s ulicí Americká/Šumavská.

### Anotace:

Hlavním obsahem stavby je výstavba nových ostrovních nástupišť 5 a 6 a s nimi souvisejících zhlaví, která jsou umístěna na dvou nových železničních mostech přes ulici Mikulášskou. Na ulici Mikulášské byl vybudován zcela nový přednádražní prostor napojený do ulic Sirková, Železniční a Americká. Repasí opěrných zdí v přednádražním prostoru bylo dosaženo moderního, dynamického vzhledu při současném respektování vzhledu historické budovy nádraží.

### Údaje o stavbě:

Předmětná stavba řeší obvod osobního nádraží, zahrnující převážnou část severního osobního nádraží a celou jižní část osobního nádraží. Přestavba se týká celého rozsahu železniční infrastruktury, tj. především kolejového řešení, nástupišť, trakčního vedení a technologie jako celku. Stavba je kombinací modernizace, rekonstrukce a rozšíření stávající dopravní infrastruktury, a to jak železniční, tak i silniční. Stěžejními stavebními objekty celého díla byly objekty řešící přestavbu mostů přes Mikulášskou třídu vč. rekonstrukce a rozšíření silniční komunikace a přestavbu prostoru přednádraží. Mosty sloužící svému účelu více než sto let, které však již nevyhovovaly požadovaným parametrům, a to jak z hlediska únosnosti, tak z hlediska prostorového uspořádání pod mosty, převáděly železniční trať nad frekventovanou silnicí I/20, která prochází Plzní od severu k jihu a tvoří jednu z páteřních komunikací městského silničního systému. Touto páteřní komunikací zároveň prochází dvojice kolejí tramvajových linek a jsou zde trasovány trolejbusové linky sítě městské hromadné dopravy.

Právě rekonstrukce mostů a rozšíření Mikulášské ulice byla jednou z nejnáročnějších fází stavby. Při výstavbě nových mostních objektů byla velmi náročná koordinace prací s ohledem na množství a rozsah překládaných páteřních sítí městské infrastruktury ve značně omezeném prostoru a to při požadavku na zachování tramvajového provozu po celou dobu trvání stavby.

Nově vybudovaný severní most, který je blíž centru, má kolmou světlost (tedy šířka) otvoru mostu téměř 40 metrů oproti původním 25 metrům, druhý jižní, jenž leží blíže ke Slovanům, pak 26 metrů oproti původním 15 metrům. Rozšíření umožnilo žádoucí zlepšení šířkového uspořádání jízdních pruhů a chodníků. V nové podobě přibýly jízdní pruhy pro silniční dopravu a rovněž cyklostezka. Rekonstrukce mostů současně umožnila zvýšení podjezdové výšky.

V rámci stavby byly historické prvky, jako například nástupištní přístřešky, v maximálním rozsahu repasovány a upraveny pro umístění nových technologií informačního systému pro cestující. Obdobně byly

repasovány historické prvky zábradlí a opěrné zdi v přednádraží, které byly zároveň citlivě upraveny tak, aby vyhovovaly současným normovým požadavkům.

### Konstrukční řešení:

Stavební práce řešily v její první etapě rekonstrukci severního mostu v km 103,689 a železničního spodku a svršku na západním zhlaví ŽST Plzeň hlavní nádraží. Druhá etapa výstavby obnášela snesení zbylé části kolejíště západního zhlaví a definitivní zapojení do sudé skupiny staničních kolejí, snesení stávajícího kolejíště na západním zhlaví v liché kolejové skupině, rekonstrukci jižního mostu v km 349,256, výstavbu nového železničního spodku, rekonstrukci 5. a 6. nástupiště a zavazadlového tunelu, napojení 5. a 6. nástupiště na podchod stavby „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“ a položení nového železničního svršku. V prostoru pod oběma mosty byly zřízeny nové tramvajové a trolejbusové tratě, silniční křižení, chodníky a cyklostezka. Součástí stavebních prací byla také rekonstrukce trakčního vedení a staničního zabezpečovacího zařízení.

### Základní údaje charakterizující stavbu:

Traťová rychlost pro průjezd ve směru III. TŽK .....	80 km/h
Délka nově vložených kolejí .....	5 594 m
Počet nově vložených výhybek .....	31 ks
Počet nově zabezpečených výhybek .....	35 ks
Elektroohřev výhybek .....	24 ks
Trakční vedení nově realizované .....	17 400 m
Nástupištní hrany nově realizované .....	1 137 m
Délka nového podchodu .....	29 m
Zavazadlový tunel .....	39 m

### Vliv stavby na životní prostředí:

Oznámení záměru (Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK a Uzel Plzeň) bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Podle Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje dne 8.8.2006 pod č.j. ŽP/8818/06 dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 93/2004 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění přílohy č. 6 zákona bylo vydáno dne 15.10.2007.

Dále byly posuzovány úpravy v Mikulášské ulici samostatným oznámením (Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK, úprava Mikulášské ulice) podaným v 06/2009. Podle Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje dne 15.7.2009 pod č.j. ŽP/6804/09 dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

### Zhodnocení stavby:

Pro moderní a rychlejší železniční dopravu je významná rekonstrukce chebského zhlaví a přestavba mostů. Rozšířením mostní konstrukce u obou mostů, došlo k výraznému zkvalitnění silniční dopravy a k celkovému zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu v dané lokalitě. Z pohledu cestujících je však nejdůležitější rekonstrukce nástupišť a jejich zastřešení, přístup na nástupiště včetně výtahů a eskalátorů a vybudování nového podchodu ve východní části nádraží. Výstavba nových nástupišť osobního nádraží celkově pozvedla úroveň železniční infrastruktury, vč. maximálního zajištění komfortu pro cestující a bezpečnost železničního provozu.

Výstavbou nových podchodů k nástupištím, společně s následným otevřením nového autobusového terminálu v Šumavské ulici, navazující na osobní část železniční stanice Plzeň hl. n., vznikl nový komplexní přestupní uzel západočeské metropole.

Před hlavním vchodem do nádraží bylo vybudováno parkoviště pro osobní auta o kapacitě 63 míst. V případě výluk v železniční dopravě poslouží pro parkování až šesti vozů náhradní autobusové dopravy.

**Do soutěže je stavba přihlašována pro svou jedinečnost v řešení vazby železniční a silniční dopravní infrastruktury, v samém centru krajského města.**

## VÝZNAMNÍ SUBDODAVATELÉ :

IDENTIFIKACE SUBDODAVATELE	VĚCNÝ ROZSAH SUBDODÁVKY
AŽD Praha s.r.o. Žirovnická 3146/2, Praha 106 17 IČ: 480 29 483	železniční zabezpečovací zařízení železniční sdělovací zařízení ostatní inženýrské objekty zajištění specialisty (vedoucí prací na zabezpečovací a sdělovací zařízení)
mmcité + a.s. č.p. 519, Bílovice 687 12 IČ: 253 30 781	dodávka a montáž zastřešení a mobiliáře, provedení prací na restaurování kulturní památky a poskytnutí odborné způsobilosti k provádění restaurování kulturní památky - povolení od MK ČR
METROSTAV, a.s. Koželužská 2450/4, Praha 180 00 IČ:000 14915	Dodávka a montáž mostních konstrukcí, podchodů, inženýrských sítí
EŽ Praha, a.s. nám. Hrdinů 1693/4a, Praha 140 00 IČ: 471 15 921	Dodávka a montáž trakčního vedení a ukolejnění