

V souladu s ustanovením § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

uzavírají

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Plzni, oddíl Pr, vložka 724

zastoupená: Ing. Irenou Vostrackou, ředitelkou organizace

sídlo: Škroupova 5, 301 36 Plzeň

bankovní spojení:

číslo účtu:

IČ: 00227277

Není plátce DPH

jako **objednatel**

a

Woring s.r.o.

zastoupená:

Ing. Zbyňkem Voříškem

sídlo:

Na Roudné 1604/93, 301 00 Plzeň

bankovní spojení:

číslo účtu:

IČ: 29159342

DIČ: CZ29159342

jako **zhotovitel**

tuto

SMLOUVU O ZHOTOVENÍ DÍLA

1. PŘEDMĚT SMLOUVY (DÍLO)

1.1. Předmětem této smlouvy je úprava práv a povinností smluvních stran při realizaci díla, kterým se pro účely této smlouvy rozumí vypracování územní studie „**PLZEŇ, PŘESTUPNÍ UZEL ROUDNÁ**“ (dále jen „dílo“).

1.2. Zhotovitel se zavazuje, za podmínek uvedených v této smlouvě a v souladu s přílohou č. 1 této smlouvy, k provedení díla na svůj náklad a nebezpečí a objednatel se zavazuje k převzetí díla a zaplacení ceny za jeho provedení.

1.3. Rozsah, věcné a formální náležitosti díla

1.3.1. Cílem a předmětem zakázky je zpracování územní studie řešící variantně umístění tramvajových zastávek na Karlovarské ulici v Plzni v oblasti křižovatky „Rondel“, a to dle zadávacích podmínek uvedených v příloze č. 1 této smlouvy.

1.3.2. Zhotovitel se zavazuje v součinnosti s objednatelem provádět pravidelné konzultace, v průběhu zpracování díla proběhnou minimálně dva výrobní výbory svolané zhotovitelem.

- 1.3.3. Dílo bude projednáno se zástupci Odboru stavebně správního Magistrátu města Plzně (STAV MMP), Odboru dopravy Magistrátu města Plzně (DOP MMP), Odboru investic Magistrátu města Plzně (OI MMP), Městského obvodu Plzeň 1, Správy veřejného statku města Plzně (SVSMP), Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP), Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR), Odboru dopravy a silničního hospodářství Plzeňského kraje (ODSH PK), Policie ČR - Dopravního inspektorátu Městského ředitelství policie Plzeň (DI MŘP PČR), Policie ČR - Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje (KŘP PK), správci inženýrských sítí, případně bude projednáno s dalšími organizacemi, pokud vyplyne tato potřeba v průběhu zpracování díla.
- 1.3.4. Součástí studie budou písemná stanoviska DOP MMP, SVSMP, OI MMP, ODSH PK, DI MŘP ČR, KŘP PK a ŘSD ČR.
- 1.3.5. Poslední výrobní výbor (za účasti dotčených orgánů, odborných organizací a samosprávy) bude svolán v předstihu před odevzdáním díla tak, aby jeho závěry mohly být zapracovány do výsledného řešení. Záznamy z výrobních výborů budou před definitivním zněním zaslány účastníkům k připomínkování. Zhotovitel zajistí vedení agendy – zápisy, doklady o projednání, apod.

2. TERMÍN PLNĚNÍ

- 2.1. Zhotovitel se zavazuje provést a předat kompletní dílo včetně doložených závěrečných stanovisek nejpozději **do 29. prosince 2017** s tím, že dílčí plnění, tj. návrh územní studie, bude dokončen nejpozději **do 27. října 2017**.
- 2.2. Dílo bude předáno v tištěné verzi v 6 vyhotoveních a 1x v digitální verzi ve formátu .doc, .xls a .pdf pro textovou část a ve formátech .dwg a .pdf pro grafickou část dle specifikace uvedené v příloze č. 1 této smlouvy. Formát zaměření bude odpovídat standardům SIT MMP.
- 2.3. O předání a převzetí díla bude sepsán a oprávněnými zástupci obou smluvních stran podepsán předávací protokol. Dílo bude předáno zhotovitelem na adrese sídla objednatele. Vlastníkem díla je od samotného počátku zhotovitel, který nese nebezpečí škody na zhotovovaném díle, a to až do doby řádného provedení díla. Převzetím dílo přechází do vlastnictví objednatele.

3. CENA DÍLA

- 3.1. Objednatel se zavazuje zaplatit zhotoviteli za dílo cenu v celkové výši **482 950,-** (slovy: čtyři sta osmdesát dva tisíce devět set padesát korun českých) **bez DPH v zákonné výši**.
- 3.2. Sjednaná cena za dílo uvedená v čl. 3.1 této smlouvy je cena nejvýše přípustná, zahrnuje veškeré náklady zhotovitele spojené s plněním dle této smlouvy a představuje souhrn cen všech prací a dodávek dodaných zhotovitelem v rozsahu a obsahu stanoveném touto smlouvou.
- 3.3. Cena za dílo může být v odůvodněných případech změněna po vzájemné dohodě zhotovitele a objednatele výhradně dodatkem k této smlouvě. Důvodem pro zvýšení ceny může být změna rozsahu díla ze strany objednatele apod.

4. PLATEBNÍ A FAKTURAČNÍ PODMÍNKY

- 4.1. Objednatel uhradí cenu za dílo zhotoviteli na základě zhotovitelem řádně vystaveného platebního dokladu (dále faktury).
- 4.2. Splatnost zhotovitelem vystavené faktury je patnáct dnů od doručení objednateli a úhrada se bude provádět převodem účtované částky z účtu objednatele na účet zhotovitele.
- 4.3. Právo fakturace vzniká zhotoviteli řádným provedením díla, tedy jeho dokončením a předáním bez vad. Vznese-li při předání díla objednatel vůči zhotoviteli oprávněně

výhrady, zhotovitel odstraní vady díla ve lhůtě objednatelům stanovené a teprve po jejich odstranění se má za to, že bylo dílo provedeno řádně.

- 4.4. Faktura jako daňový a účetní doklad musí obsahovat zákonem předepsané údaje a bude předána objednateli ve dvou vyhotoveních.
- 4.5. Bude-li faktura obsahovat nesprávné nebo neúplné údaje a náležitosti, je objednatel povinen ji do data splatnosti vrátit zhotoviteli, který ji buď opraví, nebo vystaví fakturu novou. V obou případech se běh lhůty splatnosti obnovuje.
- 4.6. Smluvní strany se dohodly, že zjistí-li objednatel ve lhůtě splatnosti u předaného a převzatého díla vady, je oprávněn zhotoviteli fakturu vrátit a platbu za dílo pozastavit až do data odstranění vady, a to i tehdy převzal-li dílo bez výhrad.

5. SMLUVNÍ SANKCE A POKUTY

- 5.1. Nedodrží-li zhotovitel termín provedení díla, tedy jeho dokončení a předání v termínu dle čl. 2.1. této smlouvy, může objednatel požadovat zaplacení smluvní pokuty ve výši pěti setin procenta (0,05%) z celkové ceny za dílo uvedené v čl. 3.1. této smlouvy za každý započatý den z prodlení.
- 5.2. Neuhradí-li objednatel fakturu ve lhůtě její splatnosti včas, může zhotovitel požadovat úrok z prodlení ve výši pěti setin procenta (0,05%) z oprávněně fakturované částky za každý den prodlení.
- 5.3. Za den rozhodný pro splatnost je považován den připsání fakturované částky na účet zhotovitele.

6. SOUČINNOST A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

- 6.1. Smluvní strany se shodují, že zhotovení díla vyžaduje od všech účastníků úzkou vzájemnou součinnost, pravidelnou informovanost a operativní aktualizaci stanoveného postupu.
- 6.2. K zajištění součinnosti objednatel ustanoví a pověří určité osoby, které se budou účastnit jeho jménem pracovních schůzek, porad a úkonů potřebných pro úspěšné zajištění zhotovení díla a vzájemné součinnosti, s plným oprávněním jednat ve všech věcech této smlouvy jménem objednatele.
- 6.3. Informace o všech okolnostech, které mohou mít vliv na provedení díla podle této smlouvy a závazků z ní plynoucích, zejména podklady pro uskutečňování jednotlivých úkonů a činností podle této smlouvy, podklady, náměty a informace rozhodné pro plnění závazků zhotovitele převzatých touto smlouvou, budou předávány v sídle objednatele.
- 6.4. Objednatel je povinen sdělit zhotoviteli včas ty záměry a rozhodnutí, které by mohly podstatně ovlivnit provedení díla podle této smlouvy.
- 6.5. Zhotovitel je povinen hájit zájmy objednatele podle svých nejlepších znalostí a schopností. S údaji týkajícími se díla bude zhotovitel zacházet šetrně a zachovávat o nich mlčenlivost, ledaže by byl této povinnosti výslovně zproštěn objednatel.
- 6.6. Zhotovitel se zavazuje poskytnout objednateli a veřejnosti nezbytný odborný výklad k dílu, a to podle okolností na jednání orgánů města či orgánů veřejné správy.
- 6.7. Zhotovitel se zavazuje neprodleně informovat objednatele o všech skutečnostech, které by mohly objednateli způsobit finanční, nebo jinou újmu, o překážkách, které by mohly ohrozit provedení díla podle této smlouvy a o eventuálních vadách a nekompletnosti podkladů předaných mu objednatelům. Zhotovitel je povinen upozornit objednatele rovněž na následky takových objednatelových rozhodnutí a úkonů, které jsou zjevně neúčelné nebo samého objednatele poškozující nebo které jsou ve zjevném rozporu s chráněným veřejným zájmem.
- 6.8. Zjistí-li zhotovitel, že nemůže dílo provést za podmínek závazně plynoucích z obecně platných právních předpisů, nebo požadovaných výslovně objednatelům, popřípadě

za dalších podmínek zvláště dohodnutých touto smlouvou, uvědomí o tom neprodleně písemně objednatel s uvedením důvodů.

- 6.9. Zhotovitel se zavazuje, že bez písemného souhlasu objednatele neposkytne výsledky díla jiné osobě než objednateli nebo jím k tomu zmocněné osobě.
- 6.10. Zhotovitel se zavazuje práce na plnění předmětu smlouvy přerušit na základě doručení písemného rozhodnutí objednatele o přerušení prací a obě smluvní strany jsou poté zavázány uzavřít dohodu o změně plnění smlouvy a podmínkách jeho dalšího provádění.
- 6.11. Zhotovitel má právo používat dílo pro svou vlastní potřebu, zejména pro účely výuky, odborných publikací a dále jako referenční a prezentační dokument.

7. SPOLEČNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

7.1. Autorství

Zhotovitel je oprávněn požadovat označení autorství díla, kdykoliv objednatel v souladu s ustanovením této smlouvy toto dílo zveřejní.

7.2. Práva k užití díla

- 7.2.1. Objednatel je na základě této smlouvy oprávněn dílo užít všemi způsoby dle § 12 odst. 4 zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, v platném znění. Objednatel je dále po předchozím souhlasu zhotovitele oprávněn dílo měnit a upravovat.
- 7.2.2. Úplata za užití díla dle této smlouvy je zahrnuta v ceně díla dle článku 3. této smlouvy.

7.3. Spory

Vzniknou-li mezi objednatelem a zhotovitelem v rámci rozsahu této smlouvy spory, které nelze vyřešit dohodou, mohou účastníci této smlouvy podat ve smyslu zákona návrh na soudní projednání u místně příslušného soudu, podle zákona č. 99/1963 Sb., v platném znění.

7.4. Právní řád

Tato smlouva, výkony v jejím rámci prováděné a obsah a forma plnění se řídí českým právním řádem.

7.5. Účinnost a ukončení smlouvy

- 7.5.1. Tato smlouva je uzavírána na dobu určitou do okamžiku splnění všech práv a povinností vyplývajících z této smlouvy. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma stranami.
- 7.5.2. Tato smlouva smí být písemně vypovězena oběma stranami, neplní-li jedna ze smluvních stran podstatně svoje povinnosti, zejména pokud je v delším než šedesátidenním prodlení s plněním svých závazků, je po dobu delší šedesáti dnů bez závažného důvodu nečinná nebo jedná-li v rozporu s touto smlouvou. Vypověď smlouvy však nesmí v průběhu jednotlivého plnění strana povinnosti neplnící. Smlouva bude ukončena do sedmi dnů po doručení výpovědi, přičemž se za den doručení považuje nejpozději sedmý den ode dne, kdy byla výpověď uložena na poště v případě nedoručitelnosti.
- 7.5.3. Objednatel smí smlouvu vypovědět též z důvodů přijetí takových rozhodnutí jemu nadřízených subjektů, která brání či omezují další pokračování účinnosti smlouvy.
- 7.5.4. V případě ukončení smlouvy vinou objednatele bude zhotoviteli uhrazena poměrná část ceny za dílo za všechny činnosti prokazatelně provedené do doby ukončení smlouvy, včetně úhrady účelně vynaložených nákladů, a to do třiceti dnů po vystavení faktury.

7.6. Odpovědnost za vady

- 7.6.1. Odpovědnost za vady díla se řídí ustanoveními dohodnutými v této smlouvě a dále příslušnými ustanoveními občanského zákoníku.

7.7. Závěrečná ustanovení

- 7.7.1. Tato smlouva představuje úplnou a ucelenou smlouvu mezi objednatelem a zhotovitelem. Ani objednatel ani zhotovitel nepostoupí práva a závazky z této smlouvy plynoucí třetí straně bez výslovného souhlasu druhé strany.
- 7.7.2. Všechna ustanovení smlouvy jsou oddělitelná, a pokud se jakékoliv její ustanovení stane neplatným, protiprávním nebo v rozporu s veřejným zájmem, platnost ostatních ustanovení tím není dotčena a smlouva bude posuzována tak, jako by tato neplatná ustanovení nikdy neobsahovala. Na místo neplatného nebo neúčinného ujednání se smluvní strany zavazují nahradit tato ustanovení takovým obsahem, který umožní, aby účelu smlouvy bylo dosaženo.
- 7.7.3. Tato smlouva může být měněna či doplňována pouze písemně. Za písemnou formu nebude pro tento účel považována výměna e-mailových či jiných elektronických zpráv. Žádný projev stran učiněný po uzavření této smlouvy nesmí být vykládán v rozporu s výslovnými ustanoveními této smlouvy. Odpověď strany této smlouvy podle § 1740 odst. 3 občanského zákoníku s dodatkem nebo odchylkou není přijetím návrhu na uzavření této smlouvy, a to ani, když podstatně nemění podmínky návrhu.
- 7.7.4. Tato smlouva má včetně příloh celkem 16 stran a je vyhotovena ve čtyřech exemplářích, z nichž dva obdrží zhotovitel a dva objednatel. Každý stejnopis této smlouvy má platnost originálu.
- 7.7.5. Smluvní strany berou na vědomí, že tato smlouva dle zákona č. 340/2015 Sb., o registru smluv, podléhá uveřejnění prostřednictvím registru smluv. Smluvní strany se dohodly, že smlouvu k uveřejnění prostřednictvím registru smluv zašle správci registru objednatel.

Smluvní strany výslovně prohlašují, že je jim obsah smlouvy dobře znám v celém jeho rozsahu s tím, že smlouva je projevem pravé a svobodné vůle smluvních stran a nebyla uzavřena v tísní či za nápadně nevýhodných podmínek. Na důkaz souhlasu připojují oprávnění zástupci smluvních stran své vlastnoruční podpisy, jak následuje.

Čteno a podepsáno

V Plzni, dne:

Ing. Irena Vostracká
ředitelka ÚTVARU KONCEPCE A ROZVOJE
MĚSTA PLZNĚ, příspěvkové organizace

Objednatel

Ing. Zbyněk Voříšek
Woring, s. r. o.

Zhotovitel

PŘÍLOHA Č. 1 SMLOUVY O ZHOTOVENÍ DÍLA Č. 2017.03**ZADÁVACÍ PODMÍNKY PRO ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE
„PLZEŇ – PŘESTUPNÍ UZEL ROUDNÁ“****1. Úvodní informace****A. Cíle a důvody zpracování studie**

Předmětem zakázky je zpracování územní studie řešící variantně umístění tramvajových zastávek na Karlovarské ulici v Plzni v oblasti křižovatky „Rondel“.

Cílem tohoto řešení je zkvalitnění dopravní obsluhy Roudné a zajištění přestupních vazeb mezi tramvajovými, autobusovými a ve výhledu též trolejbusovými linkami MHD.

Umístění zastávek vyžaduje stavební úpravu Karlovarské ulice včetně přestavby mostních objektů křižovatky Rondel.

Impulsem pro pořízení studie jsou výsledky zpracované diagnostiky stávajících mostních konstrukcí „Rondelu“, které odhalily nutnost rekonstrukce těchto mostů.

Výsledky zadané studie budou využity jako podklad pro další postup při řešení neuspokojivého stavu mostních objektů.

B. Popis stávajícího stavu

Území se nachází severně od historického jádra, od kterého je oddělené tokem Mže. Morfologicky se jedná o ploché nivní údolí před úpravou toku postihované záplavami. Městský typ blokové zástavby se zde začal rozvíjet na přelomu 19. a 20. století (čtvrť Roudná), ale z důvodu náročných územních podmínek byl stavební rozvoj na mnoho desítek let utlumen. V současné době dochází k novému zájmu investorů o toto území a k postupnému oživení výstavby. Nová výstavba se soustředila zejména na plochu mezi Karlovarskou a ulicí Otýlie Beníškové. Zájem investorů je ale i o zástavbu dalších částí.

Karlovarská ulice, přestavěná v sedmdesátých letech 20. století na dopravní tepnu napojující Severní předměstí, procházela z větší části nezastavěným územím a tomu odpovídá i její převažující extravilánový charakter. V místě předpokládaného umístění zastávek je Karlovarská třída vedena spolu s tramvajovým tělesem v zářezu a její křížení s ulicí Otýlie Beníškové je řešeno mimoúrovňovou křižovatkou „Rondel“. Tramvajová trať je tak od přilehlého území oddělena zemními valy s rampami mimoúrovňové křižovatky. Tento stav je v rozporu se stávajícím i plánovaným využitím území.

C. Územně plánovací podmínky

V územním plánu (viz podklad 1) je okolí křižovatky „Rondel“ součástí přestavbové lokality 1_7 Karlovarská. Z hlediska způsobu využití je celé území součástí „ploch smíšených obytných“, určených pro široké spektrum funkcí od bydlení, administrativu, školství, vědu a výzkum až po obchod a další obdobné funkce. Podrobné podmínky pro rozvoj územní jsou stanovené územní studií „Plzeň – Karlovarská“. Kapacita území je cca 5 až 6 tisíc obyvatel. Komerční a občanská vybavenost bude soustředěna zejména v trojúhelníku Karlovarská – Otýlie Beníškové. Atraktivní poloha v blízkosti centra na významné radiále předurčuje toto území k přeměně na předemné lokální centrum.

D. Širší dopravní vztahy

Karlovarská je v současné době nejzatíženější komunikací města. V nejméně zatíženém úseku dosahuje denní intenzita dopravy v obou směrech téměř 60 000 vozidel. Dle digitálního modelu silniční dopravy bude zatížení Karlovarské postupně klesat v souvislosti s dalším rozvojem komunikační sítě a vznikem alternativních tras. Aktuálně se předpokládá pokles dopravních zátěží po vybudování západní části městského okruhu. Tento pokles intenzit se však bude týkat vztahu Severní předměstí – Bory a projeví se tak na hlavní trase vedené spodní úrovní křižovatky. Zatížení okružní křižovatky v horní úrovni je způsobené zejména vztahem Severní předměstí – Slovany. Pokles intenzit v tomto vztahu bude ovlivněn zejména dobudování východní části okruhu. Z lokálních úprav se pozitivně projeví napojení Lochotínské do křižovatky Karlovarská – Bolevecká.

Obsluhu území veřejnou dopravou v současné době zajišťují autobusové linky MHD vedené z centra na Severní předměstí a na Bílou horu. Ve výhledu se předpokládá i vedení trolejbusové linky Malickou ulicí směrem k Fakultní nemocnici Lochotín. Tramvajová trať procházející územím po Karlovarské území Roudné z důvodu chybějící zastávky neobsluhuje. Úroveň obsluhy území veřejnou dopravou neodpovídá jeho narůstajícímu významu.

E. Principy řešení

Návrh předpokládá dva možné způsoby řešení, které se odvíjejí od výškového vedení tramvajového tělesa. První způsob řešení spočívá ve vyvýšení tramvajové dráhy do úrovně Rondelu tak, aby tramvajové zastávky byly s okolním územím propojeny v jedné výškové úrovni. Druhý způsob řešení spočívá v zachování tramvajové dráhy ve spodní úrovni a zajištění přístupnosti zastávek z „Rondelu“ pomocí schodiště a výtahu.

Řešení pěších vazeb a řešení veřejných prostorů bude vycházet z návrhu dostavby lokality dle územní studie „Plzeň – Karlovarská“ (ÚKRMP 2016).

Návrhová část

Návrhová část studie se bude skládat z dopravně inženýrského posouzení (pro varianty 1.a a 1.b) včetně stanovení podmínek vedoucích ke snížení dopravní zátěže a tím funkčnosti dopravního řešení, z návrhu celkového stavebně technického a dopravního řešení, z návrhu inženýrských objektů a z ekonomického posouzení variant.

Rozsah studie zahrnuje oblast křižovatky „Rondel“ včetně ramen navazujících komunikací a související úsek Karlovarské ulice vymezený severně i jižně místy odpojení souběžných ramp, respektive návazností jižně na rekonstrukci mostu gen. Pattona a severně na dříve provedenou rekonstrukci Karlovarské ulice, úsek Pod Záhorskem s rozšířením o třetí jízdní pruh. Součástí řešení jsou komunikace, tramvajová trať se zastávkami, inženýrské objekty včetně způsobu zakládání, zemní práce včetně základního návrhu ozelenění nezpevněných ploch (stromořadí atd.).

A. Dopravně inženýrská posouzení

Dopravně inženýrská část se týká variant 1.a a 1.b. a bude zpracována před návrhem jejich podrobného dopravně technického řešení.

Tato část bude obsahovat:

- Stanovení intenzit dopravy pro návrhový stav řešení.

V návrhovém stavu se předpokládá zprovoznění celé části západního okruhu, části severního okruhu v úseku Plaská – Na Roudné s napojením na Jateční ulici, napojení Lochotínské ulice do křižovatky Karlovarská – Bolevecká, třetí pruh na Karlovarské třídě a rekonstrukce mostu gen. Pattona. S použitím „Modelu silniční dopravy města Plzně – etapa 2025“ budou zjištěny intenzity křižovatkových pohybů pro návrhový stav. Návrh křižovatky „Rondel“ bude proveden s ohledem na připravovanou úpravu zkapacitnění směru Otýlie Beníškové – Severní předměstí (viz podklad 6).

- Ověření funkčnosti uzlu Rondel včetně křižovatky Otýlie Beníškové – Malická pro varianty 1.a a 1.b mikrosimulací dopravního provozu.

U varianty 1.a se předpokládá řízení světelnou signalizací průjezdu tramvají okružní křižovatkou (obdobu dnešního provozu v křižovatce Koterovská – Částkova), u varianty 1.b se předpokládá řízení světelnou signalizací celé okružní křižovatky. Tyto předpoklady mohou být v průběhu zpracování změněny. Navržená signalizace obou variant bude uvažována v koordinaci s křižovatkou Malická – Na Roudné (např. vyklízení směru Severní předměstí – Otýlie Beníškové).

- Stanovení podmínek pro dopravní funkčnost návrhu.

V případě, že mikrosimulace prokáže nefunkčnost dopravního řešení, budou na komunikační síti navržena opatření pro snížení intenzit (například doplněním nových úseků, uzavření úseků apod.), a provedeno nové doložení funkčnosti uzlu mikrosimulací.

Zpracování dopravně inženýrské části vyžaduje aktivní práci s „Digitálním modelem silniční dopravy města Plzně“. K tíži zpracovatele je ověření možností a podmínek aktivního užívání Modelu silniční dopravy města Plzně a uzavření dohody se správcem modelu (SVSMP) o jeho možném použití. Využití jiných dopravních modelů se nepřipouští.

B. Stavebně technické a dopravní řešení

Varianta 1.a

Principem varianty 1.a je vytvořit komfortní přístup na tramvajové zastávky bez nuceného překonávání výškových rozdílů. Tomuto cíli je podřízeno řešení tramvajové dráhy. Její těleso je pomocí opěrných zdí vedené ve výškové úrovni okružní křižovatky, kterou tramvajové dráha úrovnově kříží. Mosty na Karlovarské tak budou rozděleny vždy na dvě samostatné mostní konstrukce, mezi nimi bude procházet zvýšené tramvajové těleso. Tramvajové zastávky budou umístěny na zvýšeném tramvajovém tělese ve směru z centra před „Rondelem“. Přístupné budou z chodníkové plochy jižního mostního objektu. Provozně bude křížení tramvajové dráhy s okružní křižovatkou řešeno světelnou signalizací. Navržená úprava znamená celkové rozšíření dopravního prostoru ve spodní výškové úrovni (zejména vlivem vložených zastávek, a to řádově o několik metrů). Stávající svahy mezi spodní vozovkou a podélnými rampami v horní úrovni budou nahrazeny opěrnými zdmi. Prostor mezi jejich římsami a podélnými rampami bude řešen jako plocha urbanizované. Počet jízdních pruhů na Karlovarské zůstává zachován.

Základní prvky řešení:

- tramvajové těleso je zvednuté do úrovně „Rondelu“
- mosty jsou rozděleny tramvajovým tělesem na dvě samostatné mostní konstrukce
- spodní úroveň je rozšířena (vliv rozšíření tramvajového tělesa pro vložení zastávek)
- pro rozšíření spodní úrovně jsou svahy nahrazeny opěrnými zdmi
- tramvajové zastávky jsou umístěny mimo „Rondel“ s přímou návazností tramvajových zastávek na chodníkové plochy jižních mostů
- Karlovarská třída je zachována jako čtyřpruh
- křížení tramvajového tělesa s okružní křižovatkou je řešeno světelnou signalizací

Varianta 1.b

Principem varianty 1.b je přetvoření prostoru okružní křižovatky na urbanizovaný veřejný prostor – náměstí, které se stává středobodem nově se rozvíjející městské čtvrti. Plochy veřejného prostoru uvnitř a v okolí rondelu jsou výškově sjednoceny a tvoří s okružní křižovatkou jednu výškovou úroveň. Ve středu náměstí jsou umístěny tramvajové zastávky, které jsou velmi dobře přístupné ze všech částí nově dostavovaného území. Tomuto cíli je podřízeno zvednutí tramvajového tělesa do úrovně „Rondelu“, nahrazení svahů podél Karlovarské opěrnými zdmi a

vedení jízdnic pásů Karlovarské v dolní úrovni „Rondelu“ v tunelových tubusech, které umožňují středový prostor upravit jako náměstí. Z hlediska dopravního provozu je nutné zajistit bezpečný úrovnový pohyb chodců do středové části, což se neobejde bez plné světelné signalizace celého křižovatkového uzlu (ramena okružní křižovatky, pěší přechody, tramvajová křižení).

Základní prvky řešení varianty 1.b

- středový prostor okružní křižovatky je upraven jako náměstí s vedením jízdnic pruhů Karlovarské pod úrovní náměstí
- tramvajové těleso je zvednuté do úrovně „Rondelu“, tramvajové zastávky jsou umístěny v jeho středu
- mosty „Rondelu“ jsou nahrazeny dvěma tunelovými tubusy
- celá okružní křižovatka „Rondel“ včetně přechodů pro chodce do středového náměstí je řízena světelnou signalizací
- Karlovarská třída je zachována jako čtyřpruh
- svahy mezi dolními pásy Karlovarské a horními souběžnými rampami jsou nahrazeny opěrnými zdmi, prostor mezi opěrnými zdmi a vozovkami podélných ramp je řešen jako urbanizovaná zeleň se stromořadím
- požadováno architektonické řešení středového náměstí

Varianta 2

Principem varianty 2 je vedení tramvajového tělesa ve spodní výškové úrovni. Tramvajové zastávky jsou polohově umístěny v obdobném místě jako u varianty 1.a. Vzhledem k výškovému rozdílu je jejich napojení na chodníkovou plochu jižního mostu řešeno výtahem a schodištěm, případně pěšími rampami. Navržená úprava znamená celkové rozšíření dopravního prostoru ve spodní výškové úrovni (zejména vlivem vložených zastávek, a to řádově o několik metrů). Stávající svahy mezi spodní vozovkou a podélnými rampami v horní úrovni budou částečně nahrazeny opěrnými zdmi. Počet jízdnic pruhů na Karlovarské zůstává zachován. I když tramvajové těleso nemění svoji výškovou polohu, předpokládá se jeho zásadní rekonstrukce v celém průběhu řešeného území (ná vaznost na sousední rekonstruované úseky Pod Záhorskem – realizováno a most gen. Pattona – v přípravě)

Základní prvky řešení:

- tramvajové těleso je v zásadě ve stávající výškové úrovni
- tramvajové zastávky jsou umístěny v návaznosti na chodníkové plochy jižního mostu
- ze zastávek je propojení do úrovně Rondelu zajištěno schodištěm a výtahem
- spodní úroveň je rozšířena (vliv rozšíření tramvajového tělesa pro vložení zastávek)
- zvětšení rozpětí jižního mostu z důvodu rozšíření dopravního prostoru
- pro rozšíření spodní úrovně jsou svahy částečně nahrazeny opěrnými zdmi
- Karlovarská třída je zachována jako čtyřpruh

Na základě projednávání navrhovaných řešení (výrobní výbory, konzultace se zpracovatelem, výsledky mikrosimulace apod.) může být výsledné řešení variant 1.a, 1.b a 2 dále modifikováno.

C. Návrh inženýrských objektů

Zpracovatel navrhne pro varianty 1.a, 1.b a 2 základní stavební řešení objektů, zejména typy konstrukcí a jejich základní stavebně technické parametry.

Jedná se zejména o:

- opěrné zdi mezi rozšířenou dolní úrovní Karlovarské a horními souběž. rampami.(var. 1.a a 2)
- opěrné zdi pro zvýšené tramvajové těleso (var. 1.a a 1.b)
- řešení mostních objektů Rondelu v návaznosti na zvýšené tramvajové těleso (var. 1.a)
- tunelové tubusy pro vedení jízdnic pruhů uvnitř Rondelu (var. 1.b)
- schodiště a výtah z tramvajových zastávek na jižní most rondelu nebo pěší rampy (var. 2)

- řešení jižního mostního objektu v návaznosti na zastávkové schodiště a výtah (var. 2.)

D. Ekonomické posouzení variant

Zpracovatel doloží podrobný strukturovaný propočet stavebních nákladů pro varianty 1.a, 1.b a 2.

E. Závěry a vyhodnocení

Zpracovatel na základě řešení jednotlivých variant zpracuje jejich celkové hodnocení a závěry vyplývající z výsledného znění studie.

2. Požadavky na zpracování

A. Zpracovatelský tým

Zpracovatelský tým bude obsahovat odborné pracovníky těchto profesí:

- specialista na pozemní komunikace
- specialista na mostní konstrukce
- specialista na kolejová řešení
- specialista na dopravně inženýrská řešení – mikrosimulace
- architekt

B. Zpracování dokumentace

Dokumentace bude zpracována dle zadání v rozsahu tří definovaných variant. Případné odchylky od zadání jsou možné na základě výsledků výrobních výborů a pracovních konzultací, vždy však po odsouhlasení zadavatelem studie.

Studie bude zpracována do zaměření. Zaměření zajistí zhotovitel jako součást díla.

Navržené řešení bude respektovat projektové dokumentace těchto souvisejících staveb:

1. Plzeň – Karlovarská ul., 3. pruh na Karlovarské třídě (pořizovatel OI MMP)
2. Most ev. č. 20 – 036.1 gen. Pattona přes řeku Mži v Plzni (pořizovatel ŘSD ČR – Správa Plzeň)
3. Napojení Lochotínské z Rondelu (pořizovatel OI MMP)
4. Zkapacitnění křižovatky Rondel a úpravy vjezdu z ulice Otýlie Beníškové (pořizovatel SVSMP)

C. Rozsah dokumentace

Studie bude obsahovat tyto části:

A. Textová část

Průvodní a technická zpráva

B. Grafická část

1. Situace širších vztahů (společné pro varianty 1.a, 1.b, 2; měř. 1:2000)
2. Architektonická situace (jednotlivě pro varianty 1.a, 1.b a 2; měř. 1:1000)
3. Dopravní situace (jednotlivě pro varianty 1.a, 1.b, 2; měř. 1:1000)
4. Podélné profily variant (jednotlivě pro varianty 1.a, 1.b, 2; měř. 1:1000/100)
5. Vzorové a charakteristické příčné řezy variant 1.a, 1.b, 2
6. Výkresy základního stavebně technického řešení inženýrských objektů

C. Dopravně inženýrské posouzení variant 1.a a 1.b a podmínky funkčnosti dopravního řešení

D. Ekonomické posouzení

E. Dokladová část

Dokladová část bude obsahovat záznamy z konzultací s objednatelem, záznamy z výrobních výborů, stanoviska dotčených orgánů případně další doklady vzniklé při zpracování studie.

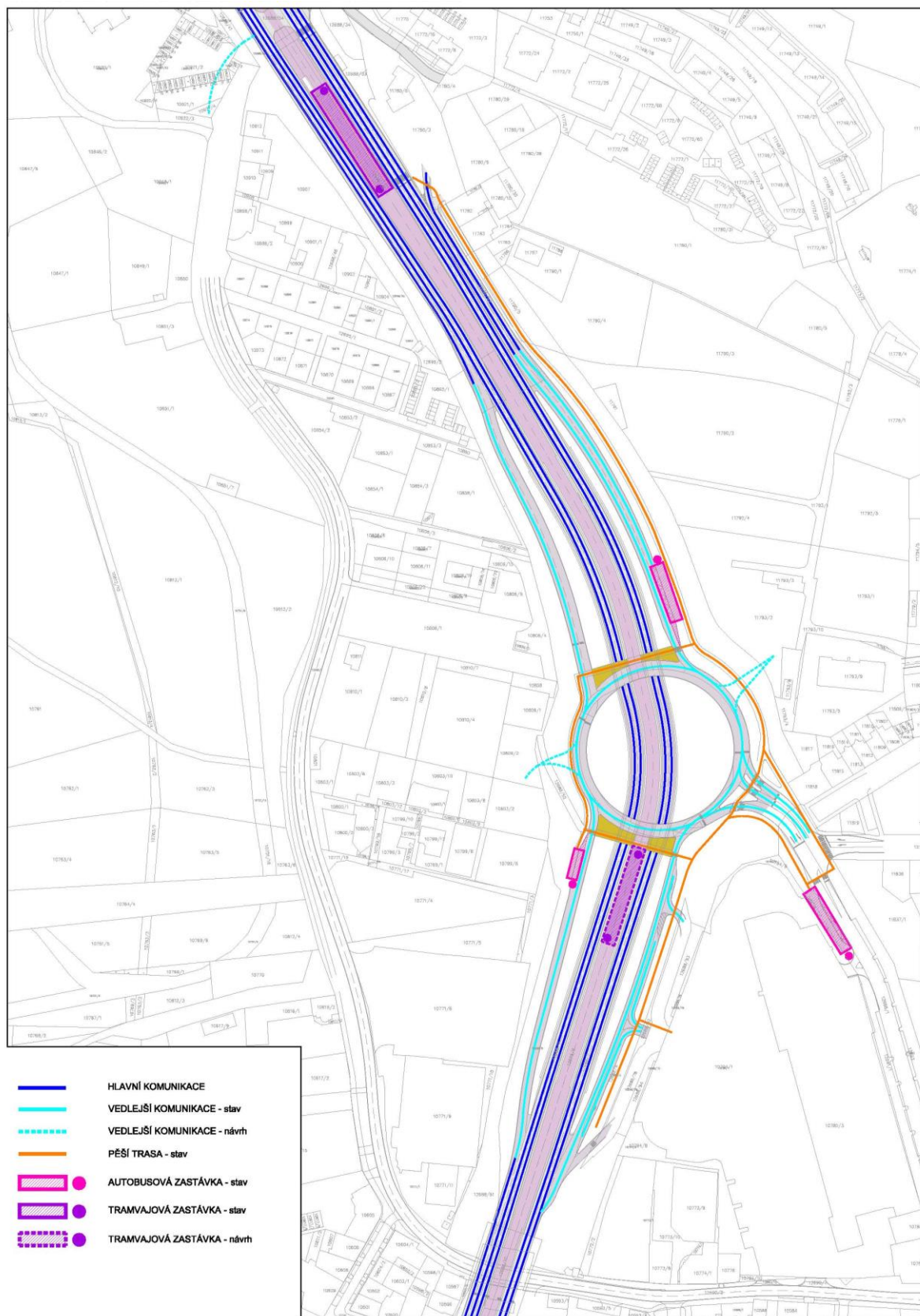
3. Podklady

1. Územní plán (viz <http://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/>)
2. Digitální katastrální mapa (zajistí zhotovitel na základě uzavření smlouvy se SITMP)
3. Geodetické zaměření území (zajistí zhotovitel jako součást zakázky)
4. Ortogonální letecké snímky (zajistí zhotovitel na základě uzavření smlouvy se SITMP)
5. Územní studie Plzeň, Karlovarská, ÚKRMP 2015 (zajistí zadavatel)
6. Digitální model silniční dopravy – Plzeň (zajistí zhotovitel na základě dohody se SVSMP)
7. Intenzity dopravy, výstupy z řadičů SSZ (zajistí zhotovitel na základě dohody se SVSMP)

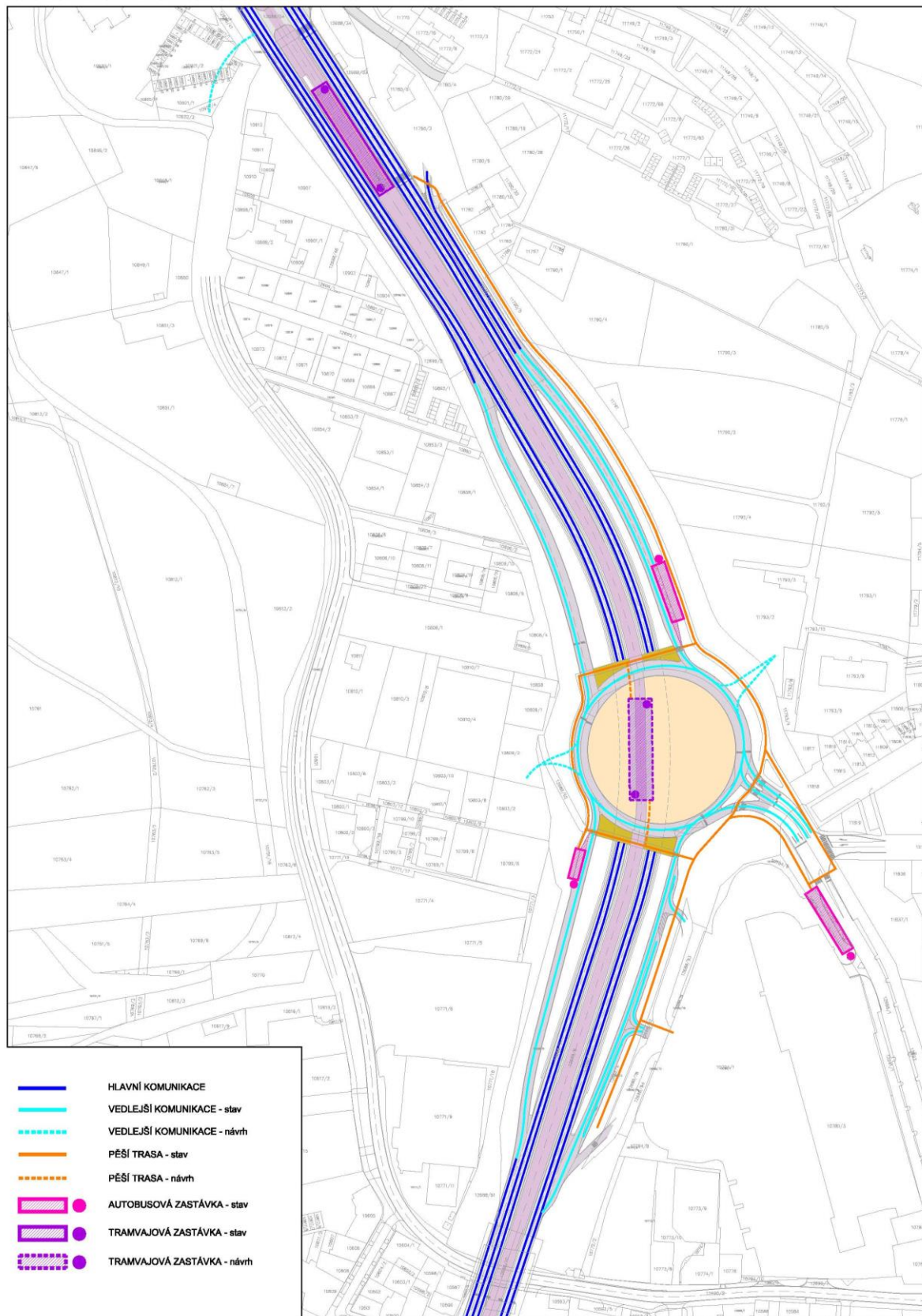
4. Přílohy zadávacích podmínek

- č. 1 Situační schéma dopravního řešení – varianta 1.a
- č. 2 Situační schéma dopravního řešení – varianta 1.b
- č. 3 Situační schéma dopravního řešení – varianta 2
- č. 4 3D model dostavby území – pohled od západu (výtah US Karlovarská)
- č. 5 3D model dostavby území – pohled od jihu (výtah z US Karlovarská)

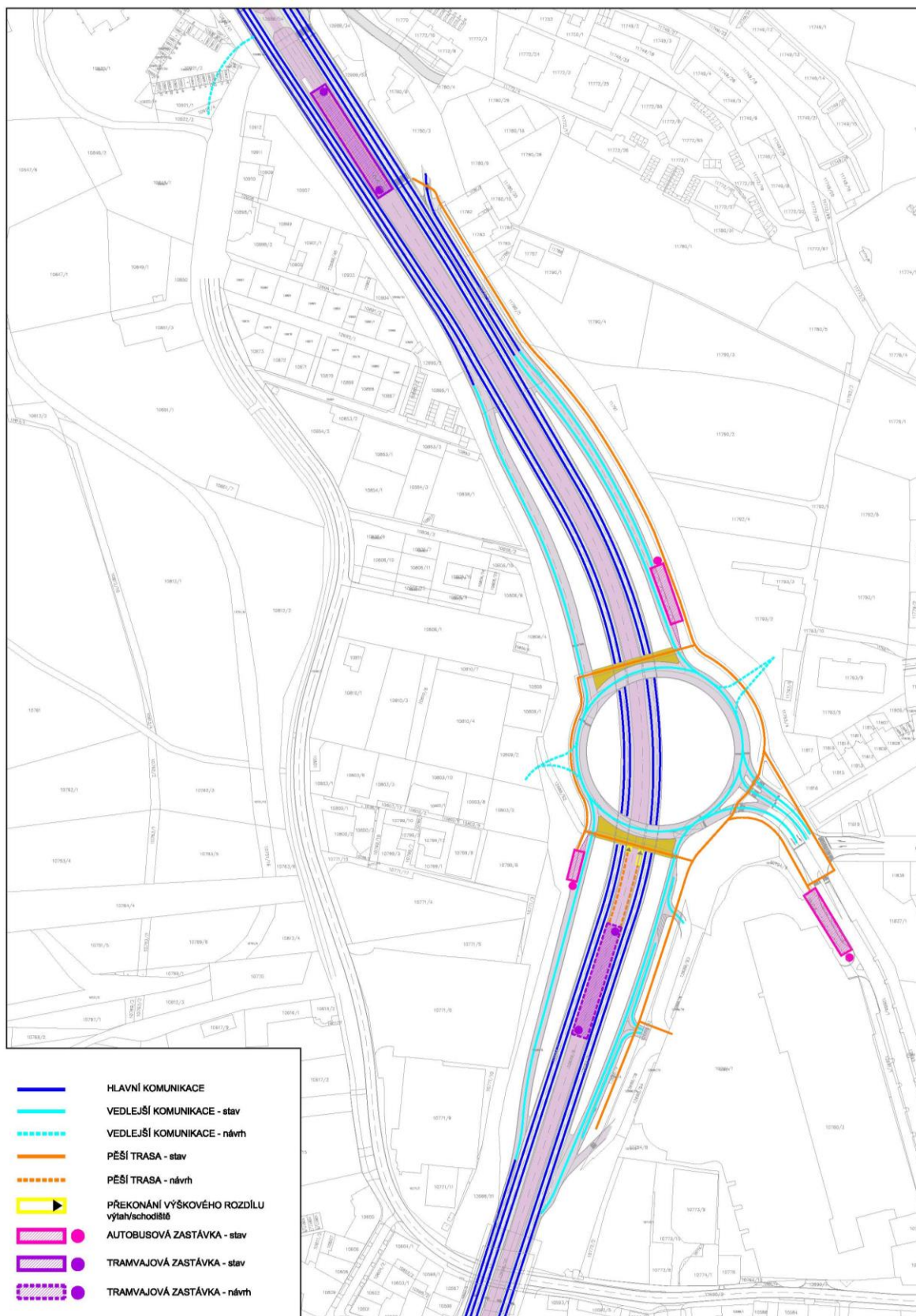
č. 1 Situační schéma dopravního řešení – varianta 1.a



č.2 Situační schéma dopravního řešení – varianta 1.b



č. 3 Situační schéma dopravního řešení – varianta 2



č. 4 3D model dostavby území – pohled od západu (výtah US Karlovarská)



č. 5 3D model dostavby území – pohled od jihu (výťah z US Karlovarská)

