

ZŘÍZENÍ ZASTÁVKY PÍSEK JIH

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 203 Přístupové komunikace

PROJEKT - DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

O B S A H

- 1. Identifikační údaje**
- 2. Základní údaje o stavbě**
- 3. Popis současného stavu**
- 4. Návrh koncepce technického řešení**
 - 4.1. Umístění přístupových komunikací
 - 4.2. Přístupové komunikace
 - 4.2.1. *Směrové poměry*
 - 4.2.2. *Sklonové poměry*
 - 4.2.3. *Prostorové uspořádání*
 - 4.2.4. *Geotechnické poměry*
 - 4.2.5. *Demolice*
 - 4.2.6. *Zemní práce*
 - 4.2.7. *Odvodnění*
 - 4.2.8. *Konstrukce chodníku*
 - 4.2.9. *Napojení na stávající komunikace*
 - 4.2.10. *Místo pro přecházení*
 - 4.3. Dopravně inženýrské opatření po dobu výstavby (DIO)
- 5. Související provozní soubory a stavební objekty**
- 6. Vytýčení objektu**
- 7. Inženýrské sítě**
- 8. Návrh postupu stavebních prací**
- 9. Výjimky z předpisů a norem**
- 10. Soupis použitých předpisů a norem**

1. Identifikační údaje

Název stavby : **Zřízení zastávky Písek jih**
Železniční trať : 1811 Tábor-Ražice
ISPROFIN : 327 320 3000 / 500 374 0012
Charakteristika : Liniová stavba
Účel stavby : Novostavba železniční zastávky

Stavebník : SŽDC, s.o.
IČ : 70994234
DIČ : CZ70994234
Sídlo objednavatele : Dlážděná 1003/7, 186 00 Praha 1, Nové Město
zastoupený : Stavební správou západ
se sídlem : Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel PD : SUDOP Project Plzeň a.s.
IČ : 45359148
DIČ : CZ45359148
Sídlo zhotovitele : Plachého 35, 301 25 Plzeň
Vedoucí projektu : Ing. Karel Nolč, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, zapsán
v seznamu autorizovaných osob vedeném ČKAIT pod číslem 0200462
Zakázkové číslo akce : 345-17-1-1
Stupeň PD : Projekt - Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Stavební úřad : Městský úřad Písek, odbor výstavby a územního plánování
Sídlo úřadu : Velké náměstí 114/3, 397 19 Písek

Speciální staveb. úřad : Drážní úřad
Sídlo úřadu : Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Uživatel stavby : SŽDC, s.o., OŘ Plzeň
Sídlo uživatele : Sušická 23, 326 00 Plzeň

2. Základní údaje o stavbě

Místo stavby : TÚ 1811 Tábor-Ražice
DÚ 20 žst.Písek město-žst.Písek
Kategorie dráhy : Dráha regionální REG 163
Katastrální území : Písek
Okres : Písek
Kraj : Jihočeský
Charakter stavby : Novostavba zastávky + rekonstrukce koleje

Začátek stavby : km 57,953 959 (začátek reprofilace a vyrovnaní koleje SO 201)
Konec stavby : km 58,441 784 (konec reprofilace a vyrovnaní koleje SO 201)

Název objektu : SO 203 Přístupové komunikace
zařídění dle JKSO 822 29 31
zařídění dle SKP 46.23.11.43

Charakter objektu : Novostavba
Odpovědný projektant: Ing. Karel Nolč

Stavba se nachází na regionální neelektrizované železniční trati TÚ 1811 Tábor-Ražice, DÚ 20 Písek město-Písek, v km 57,953 959 až 58,441 784, vlastní zastávka je navržena v km 58,183 619 až 58,275 096 staničení trati, vpravo na vnější straně směrového oblouku o poloměru R=400m, v místě podchodu pro pěší pod tratí (evžkm 58,212 trati), v prostoru současného lesoparku mezi ulicemi Sovova a Heritesova, v souběhu s ulicí Preslova. V uvedeném úseku prochází trať intravilánem města Písek, přičemž v místě zastávky a nástupiště přechází ze zářezu hloubky cca 2,80m na postupně se zvyšující násyp výšky až 1,50m.

Napojení nástupiště na stávající komunikační síť města bylo definitivně dohodnuto tak, že budou provedeny dva bezbariérové přístupy na obou koncích nástupiště a třetí bariérový, pomocí schodiště, přemístěného do nové polohy, v blízkosti přístřešku pro cestující.

*Stavební objekt **SO 202 Nástupiště** zahrnuje vlastní konstrukci nástupiště včetně založení, části přístupových chodníků těsně navazující na nástupiště (prefabrikované rampy) a schodiště. Všechny tyto konstrukce jsou provedeny ze železobetonu.*

*Zbývající části přístupových chodníků, které zajišťují napojení na stávající městské chodníky a komunikace, jsou součástí zde řešeného objektu **SO 203 Přístupové komunikace**.*

V rozsahu navrženého přístupu na nástupiště na začátku nástupiště je podél ulice Preslova veden podzemní kabel VO Města Písek, jehož trasa je zakreslena v koordinační situaci stavby a v situaci

tohoto stavebního objektu. Případná úprava křížení s touto trasou je popsána v odstavci **7. Inženýrské sítě** této Technické zprávy.

Před zahájením prací je vzhledem k výše uvedenému nutné nechat si síť přesně vytýčit od jejich správců a zajistit jejich dozor a spolupráci, zejména při probíhajících stavebních pracích v jejich blízkosti.

3. Popis současného stavu

V místě budoucích přístupů na nástupiště nové zastávky se v současné době nachází městský lesopark s asfaltovými chodníky s kamennými obrubníky, nasměrovanými k podchodu pod železniční tratí, který se nachází v evžkm 58,212.

V místě zastávky, na jejím začátku, je terén nejprve značně členitý, za podchodem pak má charakter terénu rovinatého, ve směru staničení je nejprve mírně svažité, s postupně se zvyšujícím sklonem k ulici Nádražní. Lesopark v prostoru budoucí zastávky je porostlý vzrostlými dřevinami a keři, povrch je travnatý.

Městská komunikační síť, na níž bude nová železniční zastávka napojena, je tvořena souběžnou ulicí Preslova, která je od ulice Nádražní vedena jako jednosměrná, navazující na ní kolmé komunikace jsou ulice Sovova a ulice Heritesova.

4. Návrh koncepce technického řešení

4.1. Umístění přístupových komunikací

Napojení nástupiště na stávající komunikační síť města se provede dvěma bezbariérovými přístupy z obou konců nástupiště.

Přístup na začátku nástupiště je vyústěn směrem ke křižovatce ulic Preslova-Sovova; zde se v ulici Preslova zřídí místo pro přecházení. Odbor dopravy MěÚ Písek i Policie ČR DI Písek s tímto řešením souhlasí.

Přístup na konci nástupiště je napojen na stávající chodník procházející parkem. Přístupový chodník je nasměrován k podchodu pro pěší a navede tak část cestujících, kteří pokračují tímto směrem, přímo do podchodu.

Přístupové chodníky se nacházejí zčásti na drážním pozemku parc.č.2545/1 a zčásti na pozemku parc.č.1551/3 ve vlastnictví města Písek. V rámci stavby budou tyto plochy vykoupeny do majetku SŽDC. Plochy lesoparku jsou charakteru ostatní plochy, způsob využití ostatní komunikace respektive zeleň.

4.2. Přístupové komunikace

Přístupové komunikace–chodníky navazují na přístupy na nástupiště (prefabrikované rampy), které jsou součástí **SO 202 Nástupiště**.

4.2.1. Směrové poměry

Přístupový chodník na začátku nástupiště je veden kolmo od osy traťové koleje tak, aby místo pro přecházení v ulici Preslova bylo umístěno až za koncem oblouku obruby stávajícího městského chodníku, který prochází podél bytové zástavby po levé straně ulice Preslova. Přístupový chodník je navržen v celé své délce v přímé.

Přístupový chodník na konci nástupiště navazuje na přístup na nástupiště (prefabrikovanou rampu) směrovým lomem, z důvodu dosažení potřebné délky pro dodržení maximálního povoleného podélného sklonu ($1:12=8,33\%$), který je povolen pro bezbariérové řešení přístupu. Levostranným obloukem o poloměru $R=1,10\text{m}$ se pak na svém konci napojuje na stávající asfaltový chodník v parku.

4.2.2. Sklonové poměry

Sklon chodníku přístupové komunikace na začátku nástupiště je od konce chodníku na nástupiště (prefabrikované rampy) $+3,30\%$, až k začátku místa pro přecházení v ulici Preslova.

Sklon chodníku přístupové komunikace na konci nástupiště je od konce chodníku na nástupiště (prefabrikované rampy) $-8,04\%$ až na konec přímé části chodníku.

Příčné sklony obou přístupových chodníků jsou navrženy v hodnotě 2% vlevo (ve směru z nástupiště - do města).

4.2.3. Prostorové uspořádání

Při návrhu obou přístupových chodníků byly dodrženy veškeré parametry Vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – šířkové uspořádání, podélné a příčné sklony, maximální výškový rozdíl úrovně ploch na bezbariérové cestě 20mm , **nadvýšení vodící linie - obrubníku o $+60\text{mm}$,**

Na vstupní poradě byla s MěÚ odborem dopravy dohodnuta minimální volná šířka nově navrhovaných přístupových komunikací $2,200\text{m}$.

4.2.4. Geotechnické poměry

Pro zjištění inženýrsko-geologických poměrů v oblasti navrhované nové zastávky byl proveden inženýrsko-geologický průzkum v 11.2016 společností GeoTec-SG, spol. s r.o. České Budějovice, který navázal na GTP provedený pro původní polohu železniční zastávky v 10.2014 firmou ARCADIS CZ a.s., divize Geotechnika, Pracoviště České Budějovice. Elaborát GTP je součástí této dokumentace.

Pro návrh konstrukce přístupových chodníků je GTP proveden nadstandardně, neboť zemní práce budou probíhat pouze na povrchu, do hloubky cca $0,30$ až $0,60\text{m}$ pod stávající úroveň terénu. Ve svrchních vrstvách terénu se nachází humózní hlína, pod ní jsou vrstvy písků a štěrkopísků rulového původu, podloží je propustné.

Ustálená hladina podzemní vody, vzhledem k propustným vrstvám rulového eluvia, se nachází ve značné hloubce a na zde řešený stavební objekt nemá žádný vliv.

4.2.5. Demolice

Demolice zásadnějšího rozsahu pro nově budované přístupové chodníky prováděny nebudou ani nejsou zapotřebí.

U přístupu na začátku nástupiště, v rozsahu dle návrhu, se v rámci SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova odstraní a zpětně vloží obrubníky a zámková dlažba stávajícího chodníku, při jeho snížení na úroveň $+20\text{mm}$ nad úroveň povrchu vozovky, v souvislosti s úpravou nového místa pro přecházení.

U přístupu na začátku nástupiště stávající kamenný obrubník v ulici Preslova zůstane zachován (v současné době je již nadvýšen o $+20\text{mm}$ nad úroveň povrchu vozovky).

U přístupu na konci nástupiště se odstraní betonový obrubník stávajícího chodníku v parku mezi příčným liniovým odvodněním u podchodu a koncem napojení nového přístupu na tento chodník, aby nově vybudovaná část zpevněných ploch v tomto místě byla v jednotném provedení. Délka odstraňovaného obrubníku je $11,45\text{m}$.

4.2.6. Zemní práce

Zemní práce pro přístupové komunikace budou převážně charakteru odkopávek a prokopávek pro spodní stavbu silnic a hloubení rýh pro spodní stavbu silnic.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden průzkum možnosti skládek přebytečné výkopové zeminy. Možnost skládkování přebytečného materiálu, zeminy a vybouraných hmot je na řízených skládkách na předměstí Písku ve vzdálenosti do 5km od místa stavby (např. Rekultivace Písek spol. s r.o., ...).

4.2.7. Odvodnění

Povrchy přístupových chodníků jsou odvodněny svým příčným a podélným sklonem jednak do vsakovacího žebra pod zadní hranou nástupiště (přístup na začátku nástupiště) a jednak na stávající terén – travnatý povrch lesoparku (přístup na konci nástupiště).

4.2.8. Konstrukce chodníku

Konstrukce chodníků je navržena s povrchem ze zámkové dlažby tl.80mm, kladecí vrstvy ze štěrkodrti tl.30mm fr.4-8mm a z vrstvy štěrkodrti tl.250mm fr.0-32mm. Zřídí se na zhutněné zemní pláni, která je v celém prostoru stavby propustná.

V případě nedostatečné únosnosti zemní plně se zřídí sanační vrstva ze štěrkodrti frakce 0-32mm tloušťky do 300mm.

Obdobnou skladbu má i plocha mezi schodištěm a obrubníkem chodníku v lesoparku, na který se schodiště napojuje. Tloušťka konstrukce napojovacího chodníku se navrhuje 310mm (80mm-kryt ze zámkové dlažby, 30mm kladecí vrstva z drti fr. 4-8mm, 200mm konstrukční vrstva ze štěrkodrti fr. 0-32mm). Uvedená plocha napojovacího chodníku má velikost 0,67m².

Navržená konstrukce umožňuje pojezd malé mechanizace (např. při úklidu sněhu apod.). Konstrukce bude ohraničena chodníkovým obrubníkem 80x250x1000mm z obou stran. Celková tloušťka konstrukce přístupového chodníku je 360mm, v provedení se sanací je tloušťka 660mm.

Pokud má obrubník funkci vodící linie (viz výkres „Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti“ SO 202 Nástupiště), je nadvýšen nad pochozí plochou chodníku o +60mm.

4.2.9. Napojení na stávající komunikace

Napojení bezbariérového přístupového chodníku na začátku nástupiště bude provedeno na stávající místní komunikaci – ulici Preslova, v prostoru křižovatky s ulicí Sovova, a to cca na úrovni linie obytných domů (uliční čáry) ulice Sovova. Napojení bude provedeno zřízením místa pro přecházení, na straně bytové zástavby je řešeno v rámci této stavby stavebním objektem **SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova.**

Ulice Preslova je v celé své délce od Nádražní ulice jednosměrná, stejně tak i ulice Sovova po odbočení z ulice Preslova. Křižovatkou s ulicí Sovova je ulice Preslova vedena pravostrannou šikanou s „odskočením“ trasy vpravo cca o 12m a dále pokračuje ve svém původním směru podél linie obytné zástavby. Místo pro přecházení je umístěno těsně za šikanou.

Napojení na druhé straně ulice, tj. na straně železnice je řešeno ponecháním stávajícího kamenného obrubníku, který je již dnes navýšen o normových 20mm nad úroveň přilehlé vozovky ulice Preslovy.

Napojení schodiště a bezbariérového přístupového chodníku na konci nástupiště je provedeno na stávající asfaltový chodník procházející lesoparkem a směřujícím od města k podchodu pod železniční tratí, bez dalších zásadních úprav prostoru místa napojení.

Z důvodu jednotnosti obou navzájem blízkých přístupů na nástupiště se stávající obrubník vybourá v délce 11,45m a nahradí se novým betonovým obrubníkem 80x250x1000mm v uvedené délce, který bude nadvýšen nad úroveň plochy chodníku lesoparku o +20mm.

V souvislosti s vybudováním základu schodiště na jeho začátku je nutno dočasně odstranit část stávajícího chodníku lesoparku s živичným povrchem před začátkem rampy do podchodu pro pěší, v nezbytném rozsahu, pro možnost stavebního provedení základu. Plocha dočasně odstraněného chodníku je 5,06m², je vyznačena v situaci, plocha bude po svém obvodu odříznuta.

Po dokončení základu bude chodník obnoven do původního stavu. Konstrukce odstraněné části nového chodníku: asfaltový koberec jemnozrnný ACO 8 (ACJ) z nemodifikovaného asfaltu tloušťky 50mm, podklad z asfaltového recyklátu tloušťky 50mm, šterkodrt' frakce 0-32mm tloušťky 200mm, zhutněné propustné podloží.

Pro možnost osazení nového obrubníku mimo výše uvedenou vybouranou plochu chodníku se provede odříznutí stávajícího živičného krytu chodníku podél stávajícího obrubníku ve vzdálenosti 100mm od obrubníku až na konec přístupu na nástupiště v délce 6,70m. Nový obrubník se zde osadí do betonového lože, které bude na povrchu zakončeno krytem - asfaltový koberec jemnozrnný ACO 8 (ACJ) z nemodifikovaného asfaltu - tloušťky 50mm.

Po zřízení asfaltové ho krytu v uvedeném rozsahu se napojovací spáry zalijí asfaltovou zálivkou.

4.2.10. Místo pro přecházení

Přístup na začátek nástupiště je vyústěn směrem ke křižovatce ulic Preslova-Sovova, kde se v ulici Preslova zřídí místo pro přecházení, jehož poloha a provedení byla v průběhu projektových prací odsouhlasena s odborem dopravy MěÚ Písek a s Policií ČR DI Písek.

Zřízením místa pro přecházení se nebude zasahovat do vozovky ulice Preslova (ani vodorovným značením), pouze se upraví přístupy na místo pro přecházení na obou stranách ulice.

*Upravovaný chodník podél bytové zástavby a vlastní místo pro přecházení a se nacházejí na pozemku parc.č.1551/10 ve vlastnictví města Písek. Úprava chodníku na této straně ulice je součástí **SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova** .*

Druhá strana místa pro přecházení směrem k železniční trati, na pozemku ve vlastnictví SŽDC, s.o., parc.č. 1551/19, je součástí zde popisovaného **SO 203 Přístupové komunikace**.

Pro zajištění rozhledových poměrů ($V=50\text{km/h}$) na novém místě pro přecházení je nutno odstranit keře vpravo podél Preslovy ulice, v prostoru křižovatky s ulicí Sovova, v délce 10,10m. MěÚ odbor ŽP po dohodě s MěÚ odborem dopravy a s PČR DI s tímto řešením souhlasí.

Místo pro přecházení je z důvodu majetkoprávního řešeno ve dvou stavebních objektech, a sice ve zde popisovaném **SO 203 Přístupové komunikace** a zároveň v **SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova**:

*1)-Úprava chodníku místa pro přecházení na straně u bytové zástavby se provede v rámci **SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova** stavby snížením stávajícího chodníku ze zámkové dlažby do silničních betonových obrubníků, převýšených v současné době nad vozovkou o +100mm, a to na novou úroveň +20mm nad povrchem vozovky ulice Preslova. Snížení se provede v celé šířce chodníku, vzhledem k jeho malé šířce (1,420m). Snížený chodník bude vyspárován směrem k vozovce ulice Preslova v hodnotě 2%. Délka výškové úpravy chodníku je 5,00m.*

2)-Úprava druhé poloviny místa pro přecházení, na straně k železniční trati, se provede v rámci zde řešeného **SO 203 Přístupové komunikace** stavby vybudováním nového chodníku přístupu na nástupiště, ukončeného u stávajícího kamenného obrubníku ulice Preslova, který zůstane zachován.

Povrch přístupového chodníku bude opatřen signálním pásem z nopové dlažby šířky 800mm v barvě červené, a těsně před stávající kamennou obrubou ulice Preslova, s asfaltovým povrchem, varovným pásem rovněž z nopové dlažby šířky 400mm, rovněž v barvě červené.

Kamenný obrubník Preslovy ulice na straně k železniční trati zůstane zachován ve své současné poloze. Jeho úroveň je v prostoru místa pro přecházení už dnes +20mm nad úrovní vozovky.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č.398/2009 Sb., musí okolí signálního pásu u nově navrženého místa pro přecházení v ulici Preslova tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním hladkým povrchem v šíři nejméně 250mm, optimálně 400mm (povrch v uvedené šířce musí být rovinný bez výstupků a drážek, je nutno zde použít prvky pravoúhlé, bez

sražené hrany, šířka spáry do 4mm, klad dlaždic na střih, ne na vazbu, počet spár na 1m max.5, tzn. vzdálenost spár min. 200mm).

4.3. Dopravně inženýrské opatření po dobu výstavby (DIO)

Z hlediska provádění SO 203 Přístupové komunikace by nemělo dojít k zásadnímu omezení silničního provozu v ulici Preslova, může však dojít k různým krátkodobým omezením z důvodu technologie provádění výstavby nových přístupových komunikací, úpravy chodníku místa pro přecházení a nástupiště nové zastávky (práce na části vozovky při snižování obrubníků, odvoz a navážení stavebního materiálu a konstrukcí, ...).

DIO, v případě potřeby, zajistí zhotovitel stavby na základě upřesnění definitivního stavebního postupu, konečného harmonogramu výstavby a konkrétních podmínek a možností v době realizace této stavby.

5. Související provozní soubory a stavební objekty

Se zde řešeným stavebním objektem, týkajícím se přístupových chodníků, úzce souvisí následující SO této stavby:

SO 202 Nástupiště
SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn
SO 207 Úprava zeleně
SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova

6. Vytýčení objektu

Projektová dokumentace stavby je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání. Pevné body, ze kterých bylo provedeno zaměření, a z nichž je možno provést i vytýčení stavby, jsou uvedeny v Geodetické dokumentaci, která je součástí této projektové dokumentace stavby.

Výšky koleje uvedené v dokumentaci se vztahují na úroveň temene kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. Navržené situační, směrové a výškové řešení polohy nástupiště vychází z nově navrženého stavu úpravy traťové koleje, na který je poloha nástupiště geometricky závislá.

Staničení úpravy traťové koleje bylo vztaženo ke km 58,000 000, který byl při zaměření stanoven jako pevný (vztažný).

Hlavní body pro vytýčení směrového a výškového návrhu přístupových komunikací, které jsou vázány na polohu nástupiště respektive traťové koleje, po její úpravě, jsou uvedeny ve vytyčovací výkresu a seznamu souřadnic SO 202 Nástupiště.

7. Inženýrské sítě

Průběh inženýrských sítí v místě stavby byl zjišťován projektantem a je uveden v dokumentaci stavby. Originály vyjádření správců s vyznačenými průběhy sítí jsou uloženy u zpracovatele projektové dokumentace stavby.

Veškeré zjištěné průběhy inženýrských sítí a zařízení od jejich správců jsou vloženy do situace stavby, jejich průběh je orientační.

V místě přístupového chodníku, od místa pro přecházení na začátek nástupiště, cca 2,00m od okraje vozovky ulice Preslova, kříží nově navržený přístupový chodník k nástupišti podzemní kabel VO města Písek. Vzhledem ke konstrukční tloušťce chodníku ze zámkové dlažby (max. tloušťka do 400mm, při provedení sanace do 700mm) nebude trasa ohrožena, pokud je uložena v normové hloubce (-0,80m) od povrchu terénu. Se správcem sítě (Městské služby Písek s.r.o.) je dohodnuto, že v případě menší hloubky uložení či případného požadavku správce bude kabelová trasa odkryta a kabel uložen do plastové dělené chráničky délky 5,00m bez porušení kabelu. Chránička bude přebetonována.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení tras jednotlivých sítí příslušnými správci a tyto protokolárně předat zhotoviteli stavby, případně objektu. Při práci v blízkosti těchto sítí je zapotřebí si vyžádat dozor jejich správců a řídit se jejich pokyny.

Pokud by se zemní práce prováděly v blízkosti tras funkčních inženýrských sítí, není možné používat stroje. Zemní a bourací práce je třeba provádět až do vyvěšení sítí ručně.

8. Návrh postupu stavebních prací

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora, na základě eventuálních požadavků zainteresovaných firem, případně na základě požadavků města Písek.

Základní předpoklady pro provedení rekonstrukce respektive nároky na jejich zabezpečení jsou uvedeny v odstavci **4.3.1. Předpoklady pro provádění stavebního objektu SO 201 Železniční svršek**.

Doporučený optimální postup pracovních činností :

- 1) Demontáž stávající výstroje trati (návěsti, staničníky,...)
- 2) Reprofilace kolejového lože traťové koleje v celé navržené délce (dl.488m), se snížením stávajícího převýšení ve směrovém oblouku o poloměru R=400m z D=98mm na D=66mm (výzisk pro zpětné použití 70%, odpad 30% objemu ŠL)
- 3) Zřízení trativodů v zářezu a provedení přísypávek a gabionů na násypech pro rozšíření stezky pláne tělesa železničního spodku
- 4) Náhrada svěrek kolejového roštu (ŽS3→ŽS4) v rozsahu úpravy BK, rekonstrukce poškozených dřevěných pražců, úprava konců kolejnic pro BK
- 5) Doplnění nového šterkového lože 30% objemu ŠL (tloušťka cca 125mm v profilu ŠL))
- 6) Směrové a výškové vyrovnaní koleje do navržené polohy (dl.488m) – 2x podbití
- 7) Svaření koleje v BK (400m)
- 8) Pokácení případných kolizních dřevin dle návrhu v PD (jabloň,...), pokud nebyly pokáceny už v předstihu v době vegetačního klidu
- 9) Vybudování základů pro nástupiště (případná pomocná lavice, vrtání mikropilot, vybetonování základových trámů)
- 10) Zřízení vsakovacího žebra pro zabezpečení odvodnění nástupiště
- 11) Dokončení spodní stavby nástupiště s úpravou terénu, osazení prvků nástupiště a vybudování přístupových chodníků se schodištěm

- 12) Úprava chodníku v Preslově ulici (snížení) v souvislosti se zřízením místa pro přecházení
- 13) Vybudování veřejného osvětlení zastávky, provedení úprav rozvodů nn
- 14) Osazení přístřešku pro cestující
- 15) Osazení zábradlí nástupiště, přístupových chodníků a schodiště, osazení rozhlasu, osazení tabule informačního systému, osazení tabulí orientačního systému na nástupiště, osazení mobiliáře (lavičky, odpadkový koš, tabule pro jízdní řády)
- 16) Vybudování oplocení - zábradlí za koncem nástupiště při patě železničního násypu
- 17) Konečná úprava terénu včetně uvedení dočasně používaných drážních (případně i mimodrážních) ploch do původního stavu, výsadba náhradní zeleně
- 18) Úprava drážních stezek
- 19) Osazení zajišťovacích značek koleje
- 20) Zpětné osazení demontované výstroje dráhy, doplnění a osazení nově navržené traťové výstroje
- 21) Dokončovací práce
- 22) Směrové a výškové vyrovnaní koleje následné (dl.488m) cca po 3 měsících provozu, po dohodě s OŘ ST Strakonice

V dostatečném předstihu musí být rovněž zajištěna případná připravenost kolejiště a ploch v žst.Písek město a žst.Písek, z hlediska uvolnění pro eventuální stání stavebního vlaku, stavebních mechanismů a případnou vykládku stavebních materiálů.

9. Výjimky z předpisů a norem

Pro zpracování projektového řešení SO 203, týkajícího se návrhu přístupových komunikací, není zapotřebí žádných výjimek z drážních předpisů, Vzorových listů ani norem ČSN či TNŽ.

10. Soupis použitých předpisů a norem

Při zpracování projektové dokumentace stavby bylo využito následujících norem, předpisů a vzorových listů :

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- 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 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 75 6230 Podchody stok a kanalizačních přípojek pod dráhou a pozemní komunikací
- ČSN 75 5630 Vodovodní podchody pod dráhou a pozemní komunikací
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- TNŽ 73 4955 Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD

- TNŽ 73 6390 Nápisý názvů železničních stanic a zastávek
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v aktuálním znění
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek v aktuálním znění
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek v aktuálním znění
- Předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis v aktuálním znění
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10 v aktuálním znění
- TKP staveb SŽDC v aktuálním znění