

ZŘÍZENÍ ZASTÁVKY PÍSEK JIH

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PROJEKT - DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

O B S A H

A.1 Identifikační údaje stavby

- A.1.1 Identifikace stavby, stavebníka, projektanta, charakteristika stavby a její účel*
- A.1.2 Údaje o dosavadním využití území, stavebním pozemku a majetkoprávních vztazích*
- A.1.3 Údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu*
- A.1.4 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů*
- A.1.5 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu*
- A.1.6 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace*
- A.1.7 Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území*
- A.1.8 Předpokládaná doba výstavby včetně popisu postupu výstavby*

A.2 Základní údaje o stavbě

- A.2.1 Údaje o umístění stavby*
- A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce*
- A.2.3 Projektované kapacity stavby*
- A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou*
- A.2.5 Požadavky na realizaci stavby*

A.3 Přehled výchozích podkladů

- A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty*
- A.3.2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace včetně zdůvodnění*
- A.3.3 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby*

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

- A.4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby*
- A.4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku*
- A.4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby*
- A.4.4 Zdůvodnění umístění stavby na základě projednaného předchozího stupně dokumentace*

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

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

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

A.8 Dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

A.9 Členění projektové dokumentace

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

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Přehled zpracovatelů projektu :

Ing.Karel Nolč	SUDOP Project Plzeň a.s. 377 328 108	HIP stavby, koncepce projektu, souhrnné řešení stavby, náklady, ... SO 201-205, 207-209
Ing.Ivan Nový	KTA Technika s.r.o. 378 023 430	PS 101, 102, SO 206

ZADAVATEL :

Ing.Pavel Pavel	SŽDC, s.o., Stavební správa západ 972 522 240
-----------------	--

UPOZORNĚNÍ :

Původní název stavby byl stanoven SŽDC, Stavební správou západ: „Zřízení zastávky Písek-centrum“. Na základě požadavku Drážního úřadu Praha při zahájení stavebního řízení byl tento název upraven na nový název: „Zřízení zastávky Písek jih“ z důvodu, aby tento nový název stavby korespondoval s názvem zastávky navrženým a schváleným Městem Písek a následně stanoveným Drážním úřadem jako závazný, s účinností od začátku platnosti Jízdního řádu 2017/2018.

Aby některé zápisy, průzkumy, kooperace a v současné době stále platná vyjádření ke stavbě s původním názvem stavby nemusela být znovu obnovována (s uvedením nového názvu stavby), bylo s Drážním úřadem dohodnuto, že tyto zápisy a vyjádření budou při stavebním řízení akceptovány.

Pokud tedy v textových částech projektu (P-DSP), zejména v podkladech, kooperacích a v dokladech ke stavbě, bude uveden název stavby „Zřízení zastávky Písek-centrum“, rozumí se tím název stavby: „Zřízení zastávky Písek jih“.

A.1. Identifikační údaje

A.1.1. Identifikace stavby, stavebníka, projektanta, charakteristika stavby a její účel

Název stavby	: <u>Zřízení zastávky Písek jih</u>
Železniční trať	: 1811 Tábor-Ražice
ISPROFIN	: 327 320 3000 / 500 374 0012
Charakteristika	: Liniová stavba
Financování stavby	: SFDI
Účel stavby	: Novostavba železniční zastávky
<u>Stavebník</u>	: 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

Projektant	: 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

A.1.2 Údaje o dosavadním využití území, stavebním pozemku a majetkoprávních vztazích

Stavba nové železniční zastávky Písek jih 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 58,275 102 staničení trati, 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.

Zde řešená stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací uvedenou v odst. A.1.6. Železniční trať má v intravilánu města vymezený koridor, který je vyznačen v dnes platném Územním plánu.

Provedenou stavbou, která bude realizována z převážné části na stávajících drážních pozemcích, nedochází ke změně stávajícího využití území, nejedná se tedy o dopad do regulačního plánu. Navrhovaná stavba není v rozporu s ÚP města Písek.

Stavba je umístěna svojí převážnou částí na drážních pozemcích, které jsou určeny výhradně a pouze k provozování železniční dopravy, ve vlastnictví ČD, a.s., parc. č. 2545/1 (k.ú. Písek, ostatní plocha-dráha) a ve vlastnictví SŽDC, s.o., - parc. č. 1551/19 (k.ú. Písek, ostatní plocha-ostatní komunikace) a parc. č. 1551/20 (k.ú. Písek, ostatní plocha-ostatní komunikace).

Poznámka:

V průběhu projektové přípravy zde řešené stavby, v jeho úplném závěru, byl dokončen výkup, navržený v přípravné dokumentaci, dvou částí pozemku, ve vlastnictví Města Písek (parc.č. 1551/3), nezbytných pro provedení stavby, do vlastnictví SŽDC, s.o. (viz v předchozím odstavci uvedené nové pozemky parc.č. 1551/19 a parc.č. 1551/20) a proveden vklad (zápis) těchto pozemků do katastru nemovitostí.

Původní jeden pozemek parc.č. 1551/3 (výměra 674m²) byl na základě oddělovacího geometrického plánu rozdělen celkem na 4 pozemky, z toho 3 byly označeny novými parcelními čísly: původní: parc.č. 1551/3 (výměra 449m², vlastník Město Písek); nové: parc.č. 1551/18 (výměra 200m², vlastník Město Písek), parc.č. 1551/19 (výměra 17m², vlastník SŽDC, s.o.) a parc.č. 1551/20 (výměra 8m², vlastník SŽDC, s.o.).

Druh pozemku a způsob využití zůstaly zachovány dle původního pozemku parc.č. 1551/3 – ostatní plocha, ostatní komunikace. Způsob oddělení byl odsouhlasen jak SŽDC SŽG Praha, tak Městem Písek.

Zbývající částí stavba zasahuje na pozemky ve vlastnictví města Písek - dočasnými zábory po dobu stavby, pro možnost jejího provedení. Jedná se o části přístupových chodníků pro pěší napojující nástupiště na stávající místní komunikace (*SO 203 Přístupové komunikace* - pozemek parc.č. 1551/3) a o stavební úpravu chodníku u bytové zástavby pro zřízení místa pro přecházení v ulici Preslova (*SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova* – pozemky parc.č. 1551/10 a parc.č. 1551/17), navazujícího na přístupový chodník na začátku nástupiště. Tento stavební objekt (SO 209), který je nutný pro funkčnost celé stavby, bude po dokončení stavby předán Městu Písek, tzn., že po své realizaci v rámci stavby zůstane i nadále v jeho vlastnictví. Zřízení místa pro přecházení v této stavbě je pro funkci stavby nezbytné.

Pozemek, na němž bude převážná část stavby realizována, je dnes ve vlastnictví ČD, a. s. V současné době se připravuje rozdělení a převod částí tohoto pozemku do vlastnictví ČD, a.s. a do vlastnictví SŽDC, s. o. (režim ÚMVŽST). Termín změny vlastníka však není zatím známý.

V rámci vypracování projektové dokumentace je ve věcech majetkoprávních postupováno podle současného stavu.

Umístění zastávky a poloha nástupiště nezasahují do památkové zóny města Písek.

A.1.3 Údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu

V rámci vypracování projektové dokumentace stavby „*Zřízení zastávky Písek jih*“ byly provedeny následující průzkumy :

- Průběh inženýrských sítí v oblasti stavby s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- Průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- Inženýrsko-geologický průzkum v místě nově navržené železniční zastávky
- Vzorkování šterkového lože traťové koleje v upravovaném úseku železniční tratě v rozsahu stavby
- Kontrola míry zhutnění – statická zatěžovací zkouška dle Předpisu SŽDC S4, Příloha 5

Stavba se nachází v intravilánu města Písek v oblasti stávajícího podchodu pro pěší v evčkm 58,212 a přilehlého lesoparku. Napojení na komunikační systém města je zde vzhledem k charakteru komunikací (chodníky) a členitosti území lesoparku poněkud složitější, přístup k železničnímu tělesu místy komplikují vzrostlé dřeviny a náletové křoviny. Navíc je ulice Preslova podél železniční tratě vedena jako jednosměrná, od křižovatky s Nádražní ulicí šířky cca 4,50m, za křížením s ulicí Heritesova pak 6,05m a za křížením s ulicí Sovova jen 3,55m.

Pro provoz dokončené stavby je zapotřebí zajistit elektrickou energii pro napájení nového VO nástupiště a přístupových chodníků a nových prvků sdělovacího zařízení. Pro tyto účely bude vybudována nová elektrická přípojka, s novým odběrným místem, dle vyjádření společnosti E.ON, která tuto přípojku projekčně i stavebně zajišťuje.

Z důvodu umístění nové zastávky v intravilánu města je nutné počítat s poplatkem E.ON za zřízení nového odběrného místa respektive elektrické přípojky. Předpokládaný celkový příkon elektrické přípojky bude do 3kW, hlavní jištění před elektroměrem je 3 x 20A.

Napojení stavby po dobu realizace na dosavadní technické vybavení území je v případě potřeby zajištěno prostřednictvím stávajících městských komunikací, ozeleněné plochy lesoparku a stávajících rozvodů energií, probíhajících v blízkosti traťové koleje.

Možnost zajištění ploch zařízení staveniště je v místě stavby velice omezená, reálně je možno využít pouze přilehlé plochy na pozemku města na opačné straně koleje u stávající bytové zástavby v prostoru ulice Smrkovická, která je v tomto místě v současnosti využívána k parkování automobilů.

Příjezd na staveniště je možný nejlépe po železnici ve směru od žst.Písek (1,230 km) nebo od žst.Písek město (2,210 km), pro silniční dopravu pak po místních komunikacích vpravo trati (z

Preslovy ulice), v případě potřeby, v omezeném rozsahu, i po místních komunikacích vlevo trati (ze Smrkovické ulice).

Vzhledem k obtížnému přístupu na místo stavby ze silniční sítě se pro výstavbu zastávky předpokládá provádění převážné části prací s přístupem po železnici. Návoz nových konstrukcí a materiálů na místo stavby se navrhuje drážními mechanizmy po traťové koleji z uvedených dopraven.

Možnost stání pracovního vlaku a drážní mechanizace, s eventualitou nakládky a vykládky stavebních materiálů, je v sousedních stanicích – v žst. Písek a v žst. Písek město. Zde je rovněž možné zajistit, po dohodě s vlastníky příslušných pozemků (ČD, a.s.), případné plochy zařízení staveniště, pokud je vybraný zhotovitel bude vyžadovat.

A.1.4 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky na vypracování projektové dokumentace jsou specifikovány investorem v zadání stavby, ve Zvláštních technických podmínkách. Další požadavky dotčených orgánů, které byly uplatněny v průběhu zpracování projektové dokumentace byly řešeny na výrobních poradách respektive na samostatných jednáních a akceptovatelné připomínky zohledněny v projektové dokumentaci. Rovněž byly vyjasněny a zohledněny závěry uvedené v Souhrnném stanovisku SŽDC OŘ Plzeň a v Koordinovaném stanovisku MěÚ Písek, Odboru výstavby a územního plánování.

V případě předpokládaných kolizí objektů stavby s trasami inženýrských sítí bylo vždy svoláno jednání na místě a provedeno ověření skutečného průběhu is vytýčením směru a hloubky jejich uložení (Elsat s.r.o., SŽDC, a.s. TÚDC (správce ČD Telematika), Cetin a.s., Teplárna Písek, a.s., Čevak a.s.). Následně bylo dohodnuto řešení, které bylo zohledněno v projektové dokumentaci a od správce is po kontrole úpravy řešení potvrzeno následným písemným vyjádřením. Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů jsou doloženy v dokladové části této projektové dokumentace.

Požadavky dotčených orgánů z porad, konzultací, připomínkového řízení a jednání v průběhu projekčních prací byly v převážné míře zapracovány do přípravné dokumentace, při dopracování projektové dokumentace již k žádným zásadnějším změnám v řešení stavby nedošlo.

Vyjádření o splnění požadavků dotčených orgánů jsou doložena v dokladové části této projektové dokumentace.

A.1.5 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

Při projekčním zpracování návrhu stavby jsou dodrženy veškeré obecné požadavky na výstavbu, jak z hlediska použitých materiálů a konstrukcí, tak z hlediska provádění. Stavba je navržena tak, že při respektování hospodárnosti splňuje všechny základní požadavky, kterými jsou zejména mechanická odolnost a stabilita, požární bezpečnost, ochrana zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí, ochranu proti hluku a bezpečnost při užívání.

A.1.6 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace

Provedenou stavbou, která bude realizována z převážné části na stávajících drážních pozemcích, nedochází ke změně stávajícího využití území, nejedná se tedy o dopad do regulačního plánu. Navrhovaná stavba není v rozporu s ÚP města Písek.

V současné době platný Územní plán města Písek (ÚP) nabyl účinnosti dne 24.12.2015. Navrhovanou výstavbou železniční zastávky jsou dotčeny plochy definované v ÚP Písek jako plochy dopravní infrastruktury drážní (DI-D) a stávající plochy veřejných prostranství (PV).

Převážná část stavby je navržena na pozemcích zahrnutých v plochách DI-D, které jsou určeny pro stavby a zařízení železniční dopravy. Zbývající část (zejména přístupové komunikace, napojení na technickou infrastrukturu, veřejná zeleň) se nachází na pozemcích zahrnutých do ploch PV, které toto využití připouští.

V projektu stavby byly respektovány veškeré podmínky vydaného územního rozhodnutí. Zde řešená stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací a se záměry územního plánování a je v souladu s ustanovením §15 odstavec 2 stavebního zákona.

A.1.7 Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území

V současné době se v prostoru výstavby navrhované zastávky připravují následující investice, které úzce se stavbou souvisí, a které je nutno se stavbou zastávky důsledně koordinovat:

Stavba 1) Přechod parovodu na horkovod Písek (investor Teplárna Písek, realizováno na podzim 10/2018) představuje provedení protlaku 2x DN 800mm + 1x DN 150mm pod železniční tratí v místě navrhovaného nástupiště (km 58,249 600 až 58,252 000, viz příčný řez P13). V dokumentaci pro územní řízení (PD) stavby „Zřízení zastávky Písek jih“ byla dána podmínka, že realizace stavby horkovodu musí proběhnout před zahájením prací na výstavbě zastávky, z důvodu jednak uvolnění staveniště a jednak zamezení případnému narušení spodní stavby nástupiště (mikropiloty pro základy nástupiště). Bezkolizní průběh obou staveb byl řešen stanoviskem SŽDC č.j.20829/2017-SŽDC-OŘ PLZ-ÚT-951/čap z 13.11.2017 ke stavbě „Přechod parovodu na horkovod, Písek“ (SŽDC OŘ Plzeň, p.Čapek) a dopisem zn.014/2018 ze 7.2.2018 (Teplárna Písek a.s., Ing.R.Kubiš), v němž bylo dohodnuto odsunutí trasy chrániček cca o 500mm směrem na východ, tj. do větší vzdálenosti od navržené polohy základové patky nástupiště F10 (SO 202 Nástupiště). Přesná poloha byla uplatněna v rámci realizační projektové dokumentace stavby „Přechod parovodu na horkovod, Písek“ (tvorba dokumentace 04-06/2018).

Požadovaný odsun trasy při realizaci horkovodu nebyl sice zcela dodržen (dle předaných podkladů geodetického zaměření skutečného provedení stavby horkovodu je odsun jen cca 0,250m), je to ale stále akceptovatelná vzdálenost pro bezpečné provedení mikropilot základové patky F10, bez nebezpečí poškození chráničky horkovodu DN 800mm. Stavba je projekčně průběžně koordinována se zde řešenou stavbou.

Stavba 2) Písek – Preslova, SŽDC:NN příp. kab. (investor E.ON Česká republika, s.r.o. – číslo stavby E.ON=1030035042, projekt Elektrostav Strakonice, s.r.o., Ing.Homola, Ing.Hvězda, realizace v návaznosti na výstavbu nové zastávky) zahrnuje realizaci kabelové přípojky nn pro novou zastávku. Realizace by měla proběhnout ideálně ve druhé polovině prací na výstavbě zastávky, po dokončení spodní stavby nástupiště. Stavba je projekčně průběžně koordinována se zde řešenou stavbou.

Stavba 3) Oprava podchodu pod železniční tratí v prostoru zastávky Písek jih (investor Město Písek, realizace v návaznosti na výstavbu nové zastávky) zahrnuje úpravu stávajícího podchodu pro pěší včetně přístupových ramp, zábradlí podchodu a rekonstrukce části zárubní zdi přístupu do podchodu na pravé straně tratě. Realizace této stavby by měla ideálně proběhnout v závěru prací na výstavbě zastávky, aby nedošlo k poškození opraveného podchodu při výstavbě nástupiště (rekonstrukci zárubní zdi nutno koordinovat se spodní stavbou nástupiště). Stavba je projekčně průběžně koordinována se zde řešenou stavbou.

Stavba 4) Písek – křižovatka ulic Preslova x Heritesova (stavba Města Písek, ve stupni studie) zahrnuje stavební úpravu stávající křižovatky ulic Preslova a Heritesova, která představuje šířkovou úpravu ulice Preslovy směrem k Nádražní ulici, vybudování krátkého chodníku na křižovatkovém oblouku proti ulici Heritesova a jeho napojení na stávající komunikaci pro pěší směřující k podchodu pod železniční tratí. Dále bude zřízeno místo pro přecházení v ulici Preslova za koncem křižovatkového oblouku vycházejícího z Heritesovy ulice. Tato stavba se tedy týká pouze oblasti řešené křižovatky a s připravovanou stavbou nové zastávky nebude nikterak v konfliktu. Dle sdělení zástupce MěÚ OD Písek (Mgr. T. Květoň) se realizace této stavby předpokládá v roce 2019.

Stavba 5) Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně) (investor SŽDC, s. o.); v 11/2018 byly zahájeny práce na záměru projektu a dokumentaci pro územní řízení;

stavba zahrnuje modernizaci tratě Nemanice – Protivín – Písek město, včetně rekonstrukce a elektrizace traťového úseku Písek město – Písek, v němž se nachází řešená stavba.

V rámci zpracování dokumentace bude uvažováno s existencí zastávky Písek jih, která je z přepravního hlediska fakticky nutnou podmínkou pro modernizaci a elektrizaci řešeného úseku. Vzhledem k předpokládané změně vozidlového parku v souvislosti s elektrizací dotčeného úseku bude nutná úprava délky nástupiště na **120m** - požadavek Jihočeského kraje na možné vedení vlaků dvojicí dvoučlankových jednotek, např. řady 650. Délka 120m je z tohoto důvodu navrhována pro regionální vlaky (Os, Sp) i v dalších stanicích a zastávkách v celém řešeném úseku.

Technické řešení nové železniční zastávky, řešené zde popisovanou projektovou dokumentací „Zřízení zastávky Písek jih“, umožňuje prodloužení nástupiště z 90 na 120m.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá následující předpokládaný postup realizace jednotlivých investičních akcí v řešeném území (sled, případně souběh jednotlivých staveb):

1. Přejedání parovodu na horkovod Písek, realizace 2018 – již dokončeno
- 2. Zřízení zastávky Písek jih, realizace 03 – 06/2019**
3. Písek – Preslova, SŽDC:NN přip. kab., realizace 03 – 06/2019
4. Oprava podchodu pod železniční trať v prostoru zastávky Písek jih, realizace 03 – 08/2019
5. Písek – křižovatka ulic Preslova x Heritesova, realizace cca 07 – 09/2019
6. Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně), předpoklad realizace 2023 – 2026

Kromě uvedených staveb se zde řešenou stavbou „Zřízení zastávky Písek jih“ nesouvisí časově ani prostorově žádná jiná stavba, výstavba nové zastávky nevyvolává ani nepodmiňuje žádnou novou investici ani stavební úpravu (dle známých informací ke dni dokončení této projektové dokumentace).

Konkrétní aktuální údaje o případných investicích v oblasti navrhované stavby je nutno průběžně zjišťovat dotazem na SŽDC SSZ, SŽDC OŘ Plzeň a na MěÚ OVaÚP Písek.

A.1.8 Předpokládaná doba výstavby včetně popisu postupu výstavby

Předpokládaná doba realizace stavby :

Předpokládaná doba výstavby :

4 měsíce

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 eventuelních požadavků zainteresovaných firem.

Pro návrh nové železniční zastávky, s provedením reprofilace kolejového lože, nezbytných prací na železničním spodku, směrové a výškové úpravy traťové koleje a zřízení BK ve směrovém oblouku s napojením na stávající BK za obloukem v dohodnutém rozsahu, byly uvažovány následující předpoklady pro provádění, respektive nároky na jejich zabezpečení :

- Vzhledem ke skutečnosti, že stavební práce budou probíhat v intravilánu města, s obytnou zástavbou, v těsném sousedství stavby, předpokládá se omezení maximální délky denní pracovní doby na nejvýše 12 hod (interval cca od 7:00 do 19:00 hod).
- Pro výstavbu zastávky, respektive pro práce v traťové koleji a v její blízkosti, která v tu dobu musí být bez provozu, se předpokládá realizace rozhodujících objektů - úpravy koleje (SO 201) a nástupiště (SO 202) - v hlavní nepřetržitě výluce železničního provozu v délce cca 16 dnů (16N), s případným doplněním o další krátkodobé (8 až 12-ti hodinové) výluky před a po hlavní výluce, v rozsahu max. do 4 dnů (2K + 2K), pokud tyto budou zapotřebí.

- Délka a počet potřebných případných krátkodobých (K) výluk, navazujících na hlavní nepřetržitou výlukou (16N), budou definitivně upřesněny v průběhu realizační přípravy stavby vybraným zhotovitelem stavby.
- Práce v nepřetržité výluce v traťové koleji zahrnují především provedení reprofilace koleje, zřízení trativodů v zářezech a přísypávek a gabionů na náspech, doplnění šterkového lože, směrové a výškové vyrovnaní koleje, zřízení BK a montáž nástupiště, práce v blízkosti traťové koleje zahrnují zejména přípravu pro vrtání, vrtání mikropilot, výkop a betonáž základů (!! - nutnost dodržení potřebné technologické doby pro tvrdnutí betonu), zřízení a výplň vsakovacího žebra za nástupištěm, montáž přístřešku, osazení zábradlí a pokládání rozvodů nn, VO, informačního systému a rozhlasu.
- Provedení stavby pouze v krátkodobých (K) denních výlukách délky 10 – 12 hod by vyšlo časově náročnější, cca 15 až 20 dní (bez úpravy traťové koleje), navíc s nutností každodenního uvedení úseku tratě po ukončení krátkodobé výluky do provozuschopného
- Dle upřesnění ČD ROC České Budějovice (Mgr. P. Kosmata) v přípravě předchozí polohy zastávky, je nutno NAD uvažovat v úseku ŽST Písek město – ŽST Písek (délka náhradní trasy je 4 – 5 km, provozní náklady cca 7.000,- Kč/den).
- Příjezd na staveniště je možný nejlépe po železnici ve směru od žst. Písek (1,230 km) nebo od žst. Písek město (2,210 km), pro silniční dopravu pak po místních komunikacích vpravo trati (z Preslovy ulice), v případě potřeby, v omezeném rozsahu, i po místních komunikacích vlevo trati (ze Smrkovické ulice).
- Přístup z uliční sítě – přilehlých ulic (Nádražní, Preslova) je možno využít jen pro výstavbu obou přístupů na nástupiště – přístupových chodníků a navazujících chodníků, případně i pro betonáž základových prahů nástupiště. Vzhledem k malé šířce komunikace a zavedenému jednosměrnému provozu v celé ulici Preslova je nutno provoz Preslovou ulicí pokud možno minimalizovat.
- Vzhledem k obtížnému přístupu na místo stavby ze silniční sítě se pro výstavbu zastávky předpokládá provádění převážné části prací s přístupem po železnici. Návoz nových konstrukcí a materiálů na místo stavby se navrhuje drážními mechanismy po traťové koleji z uvedených dopraven.
- Možnost stání pracovního vlaku a drážní mechanizace, s eventualitou nakládky a vykládky stavebních materiálů, je v sousedních stanicích – v žst. Písek a v žst. Písek město. Zde je rovněž možné zajistit, po dohodě s vlastníky příslušných pozemků (ČD, a.s.), případné plochy zařízení staveniště, pokud je vybraný zhotovitel bude vyžadovat.
- Konkrétní použitelné manipulační koleje v obou dopravních budovách budou dohodnuty s OŘ Plzeň, PO Strakonice před zahájením stavby v rámci stavební přípravy vybraného zhotovitele stavby.
- Plocha pro zařízení staveniště v blízkosti stavby není na drážním pozemku k dispozici, je proto nutno uvažovat s dopravou pracovníků na místo stavby. Možná plocha pro ZS v blízkosti stavby je jediné v prostoru ulice Smrkovnické (parkoviště na terase u železničního tělesa), ovšem jen na základě prověření a dohody zhotovitele stavby s městem Písek.
- Skládkování přebytečného materiálu a vybouraných hmot bude zajištěno na řízených skládkách k tomuto účelu určených, předpokládaná dopravní vzdálenost do 5 km od místa stavby (Rekultivace Písek spol. s r.o.). Odpad (přebytečná zemina, odpad z reprofilace traťové koleje,...) je dle provedeného vzorkování a výsledků laboratorních rozborů, provedených v rámci zpracování projektu stavby, nekontaminovaný.
- Voda užitková pro potřebu stavby bude dovážena automobilními cisternami.
- Celková doba výstavby zastávky se předpokládá cca 4 měsíce, realizace v roce 2019 (předpokládané termíny: zahájení 03.2019, dokončení 06.2019).

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 prachů, úprava konců kolejnic pro BK
- 5) Doplnění nového šterkového lože 30% objemu ŠL (tloušťka cca 125mm v profilu ŠL))
- 6) Směrové a výškové vyrovnání 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 dočasné 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 vyrovnání 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.

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1. Údaje o umístění stavby

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

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)

Vztažený HM pro staničení této stavby byl zvolen, v souladu s přípravnou dokumentací, km 58,0 staničení tratě.

A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Návrh nové železniční zastávky a úpravy stávající traťové koleje v navrženém rozsahu je zpracován v souladu se zadávacími podmínkami SŽDC SSZ a požadavky SŽDC OŘ ST Strakonice, a dále pak se závěry z pracovních porad, na nichž byl konečný návrh zastávky, nástupiště, přístupů na nástupiště, osvětlení a rozsah úpravy traťové koleje přítomnými schválen bez připomínek, respektive akceptovatelné připomínky byly v návrhu zohledněny.

Nástupiště je osazeno přístřeškem pro cestující, který je navržen, v souladu s požadavky města Písek a SŽDC OŘ SBBH Plzeň, v provedení bez bočních stěn - kovová konstrukce z polorámů obdélníkového průřezu se zadní stěnou z perforovaného pozinkovaného plechu a se střešou z trapézového plechu. Osově rozměry přístřešku délka/šířka jsou 9,570m/1,639m, krytá čekací plocha je 15,18 m², což vyhovuje předpokládanému počtu cestujících (max. 30 osob).

Zastávka je dále vybavena orientačním systémem, veřejným osvětlením, elektronickou informační tabulí a rozhlasem. Činnost rozhlasu je omezena výhradně na stav nouze, jinak nebude v provozu.

Součástí stavby je dále oplocení za koncem nástupiště, jehož hlavní funkcí je zabránění nepovolenému přecházení tratě, ke kterému v těchto místech ve větší míře dochází.

V souvislosti s přístupem na nástupiště na jeho začátku se v ulici Preslova zřídí místo pro přecházení, kterým se zajistí plynulý přístup na městskou komunikační síť.

Součástí stavby je v neposlední řadě úprava traťové koleje v délce 488m, se snížením převýšení z 98mm na 66mm, reprofilace kolejového lože a zřízení BK v traťové koleji v délce 400m, které naváže na stávající úsek BK na konci upravovaného úseku.

Název zastávky **Písek jih** (původní pracovní název *Písek centrum*) byl navržen a schválen zastupitelstvem města Písek, v souladu s §28, odstavcem (1) Zákona č.128/2000 Sb. o obcích, a je v souladu s pravidly českého pravopisu.

*V současné době je již tento název platný, na základě Rozhodnutí Drážního úřadu Praha ze dne 21.2.2017 a je zaveden v oficiálním číselníku železničních stanic SR70, včetně evidenčního čísla nové zastávky (746628). Název zastávky **Písek jih** platí od začátku platnosti Jízdního řádu 2017/2018.*

Při návrhu zastávky v zadaném rozsahu byla dodržena ustanovení vyhlášky č.177/1995 Sb., ČSN, TNŽ, TKP, VL a drážních předpisů (SŽDC) tak, aby nově vybudovaná zastávka včetně ve stavbě upravené traťové koleje vykazovala po dokončení normový stav.

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN. Stavba bude financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

A.2.3 Projektované kapacity stavby

- | | |
|---|---------|
| ▪ počet PS | 2 ks |
| ▪ počet SO | 9 ks |
| ▪ dosažená traťová rychlost po úpravě převýšení v traťové koleji (D=66mm) | 65 km/h |

V100 ($D=66\text{mm}$, $I=100\text{mm}$)	75 km/h
V130 ($D=66\text{mm}$, $I=123\text{mm}$)	80 km/h
▪ délka úpravy koleje	488 m
▪ reprofilace koleje	488 m
▪ směrové a výškové vyrovnání nové koleje	488 m
▪ zřízení bezстыkové koleje (BK)	400 m
▪ délka nového nástupiště (nástupištní hrany)	92 m
▪ počet přístřešků na nástupišti	1 ks
▪ krytá čekací plocha	15 m ²
▪ veřejné osvětlení nástupiště, přístupů a přístřešku na nástupišti	1 ks
▪ elektronická informační tabule	1 ks
▪ celková délka nového oplocení za nástupištěm výšky 1.100mm (dtto zábradlí)	39 m

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Jak již bylo uvedeno v úvodu, 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, přímo ve městě Písek (část Vnitřní město). Probíhající železniční trať zde vytváří hranici mezi novou zástavbou (sídliště Jih) a starou zástavbou (centrum) města Písek. Vlastní zastávka je navržena v km 58,183 619 až 58,275 102 staničení trati, 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.

Stavba je umístěna svojí převážnou částí na drážních pozemcích, které jsou určeny výhradně a pouze k provozování železniční dopravy, ve vlastnictví ČD, a.s., parc. č. 2545/1 (k.ú. Písek, ostatní plocha-dráha) a ve vlastnictví SŽDC,s.o., - parc. č. 1551/19 (k.ú. Písek, ostatní plocha-ostatní komunikace) a parc. č. 1551/20 (k.ú. Písek, ostatní plocha-ostatní komunikace).

Pozemky parc.č.1551/19 a parc.č. 1551/20 - viz Poznámka v odstavci A.1.2.

Zbývající část zasahuje na pozemky ve vlastnictví města Písek - dočasné zábory po dobu stavby parc.č. 1551/3, parc.č. 1551/10 a parc.č. 1551/17 - pro možnost provedení částí přístupových chodníků pro pěší napojující nástupiště na stávající komunikace (*SO 203 Přístupové komunikace*) a stavební úpravou chodníku u bytové zástavby pro zřízení místa pro přecházení v ulici Preslova (*SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova*), navazujícího na přístupový chodník na začátku nástupiště.

Stavba se nachází mimo chráněná území a chráněné krajinné oblasti (CHKO, NP,...) a mimo památkovou zónu města Písek. V místě stavby nejsou žádné chráněné kulturní památky.

V místě stavby ani v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádná chráněná ložisková území.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Na další přípravu a následnou realizaci stavby nejsou kladeny ze strany investora či správce majetku žádné zvláštní či nadstandardní požadavky.

Z hlediska projektové přípravy stavby není zapotřebí žádné další geodetické doměření stávajícího stavu a nejsou zapotřebí žádné další doplňující průzkumy, neboť veškeré ostatní potřebné průzkumy (GTP, inženýrských sítí, skládek, ...) a nové zaměření stávajícího stavu včetně dvou doměření byly provedeny již jako součást zpracování přípravné dokumentace stavby.

V průběhu zpracování projektové dokumentace bylo dále zajištěno a provedeno:

1)- Ověření únosnosti pláně tělesa železničního spodku v místě prováděné reprofilace kolejového lože traťové koleje.

2)- Laboratorní rozbor materiálu kolejového lože v rozsahu navržené reprofily koleje, se stanovením typu a místa řízení skládky, na níž je možno tento materiál uložit.

3)- Schválení nového názvu zastávky **Písek jih** Drážním úřadem v 02.2017 (č.j. DUCR-11022/17/Sr). Nový název zastávky byl navržen a schválen v 01.2017 zastupitelstvem města Písek, v souladu s §28, odstavcem (1) Zákona č.128/2000 Sb. o obcích, a je v souladu s pravidly českého pravopisu. Nahradí původně uváděný název Písek-centrum, který byl doposud uváděn při jednáních ve věci vybudování nové železniční zastávky.

4)- Podání oznámení o pokácení ovocného stromu (jabloň) v rámci stavby.

5)- Prostřednictvím SŽDC SŽE bylo zažádáno o zřízení odběrného místa elektrické energie pro novou zastávku u společnosti E.ON, byla uzavřena „Smlouvu o připojení k distribuční soustavě z napětové hladiny nízkého napětí“ (mezi SŽDC, s.o. a E.ON Distribuce, a.s.) a byla provedena předepsaná platba za požadovaný příkon, aby přípojné místo pro zastávku na drážním pozemku (sloupek s měřením) bylo pro stavbu k dispozici v době realizace stavby.

6)- U ČD, a.s., jako vlastníka pozemku, na němž bude stavba realizována, byl zajištěn souhlas s navrhovaným stavebním záměrem.

Poznámka.: Pozemek ČD, na němž se stavba bude provádět je v současné době v režimu ÚMVŽST. Návrh rozdělení pozemku mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. je zde proveden tak, že část pozemku ČD, na němž bude stavba v celém svém rozsahu realizována (obvod stavby), bude po rozdělení převedena do vlastnictví SŽDC, s.o. Termín změny vlastníka však není znám. V rámci zpracování projektové dokumentace je ve věcech majetkoprávních postupováno podle současného stavu.

7)- Od Města Písek byl dokončen výkup dvou částí pozemku parc.č.1551/3 (k.ú.Písek – ostatní plocha – ostatní komunikace), nezbytných k realizaci stavby, do vlastnictví SŽDC, s.o. (nové pozemky - parc.č.1551/19 a parc.č.1551/20), včetně provedení zápisu v Katastru nemovitostí.

8)- Při zpracování projektu bylo projektantem zajištěno prověření kritických průběhů a křížení inženýrských sítí se stavbou přímo na místě, vytýčením průběhu a hloubky uložení jejich správců.

Jedná se o inženýrské sítě ve správě Čevak a.s., Teplárna Písek, a.s., Cetin a.s., Elsat s.r.o. a ČD Telematika a.s.. Na základě vytýčení byla od uvedených správců získána dodatečná vyjádření pro realizaci, která jsou doložena v dokladové části projektu, a která je nutno při provádění stavby respektovat.

Bylo zejména zjištěno, že sítě ve správě ČD Telematika a.s. a Elsat s.r.o. před stávajícím podchodem pro pěší jsou vedeny v hlubokém protlaku pod železniční tratí, stavební činnost při provádění založení nástupiště (SO 202) by tak v tomto místě neměly omezovat. Koaxiální kabel Elsat s.r.o. je oproti digitálnímu vyjádření správce veden po lící straně podchodu pro pěší, takže rovněž nebude v kolizi se stavbou.

Sítě Cetin a.s. a Elsat s.r.o. za koncem nástupiště u šachty parovodu (Teplárna Písek, a.s.), v místě křížení s navrženým oplocením (SO 208), jsou oproti digitálním podkladům, získaných od správců, v poněkud jiné poloze (tyto polohy byly doplněny do koordinační situace stavby). Důrazně se upozorňuje, že při provádění základových patek oplocení (ø300mm) v tomto místě musí zhotovitel stavby se správci sítí velmi úzce spolupracovat.

Se společností Teplárna Písek, a.s., která zde prováděla protlak horkovodu pod železničním tělesem, jenž v současné době dokončuje, byla dohodnuta úprava trasy protlaku odsunutím o cca 0,500m od navržené základové patky nástupiště F10 (SO 202), což při realizaci horkovodu nebylo sice zcela dodrženo (dle předaných podkladů zaměření skutečného provedení stavby horkovodu je odsun jen cca 0,250m), je to ale stále akceptovatelná vzdálenost pro bezpečné provedení mikropilot základové patky F10, bez nebezpečí poškození chráničky horkovodu DN 800mm.

V průběhu další přípravy a realizace stavby je nutno dořešit:

1)- Mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. je nutné před realizací stavby uzavřít nájemní smlouvu na dočasný zábor drážního pozemku parc.č. 2545/1, k.ú. Písek, zatím stále ve vlastnictví ČD, a.s., o výměře dočasného záboru 5.780m². Žádost je třeba zaslat nejméně 3 měsíce před zahájením stavby pí.Koblencové, e-mail: koblencova@rsm.cd.cz.

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.

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

A.3. Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Skladba projektové dokumentace „*Zřízení zastávky Písek jih*“ je v souladu se Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 „*Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních*“, náklady jsou zpracovány dle Směrnice generálního ředitele č.20/2004.

Návrh reprofílce, směrového a výškového vyrovnání koleje a zřízení bezstykové koleje je proveden v souladu se Směrnicí SŽDC č.32 „*Zásady rekonstrukce regionálních drah*“.

Při návrhu obsahu stavby byla navržena, doplněna a odsouhlasena následující objektová skladba, v souladu se Směrnicí 11/2006 v aktuálním znění (Změna 1):

- PS 101 Informační systém**
- PS 102 Rozhlas**
- SO 201 Železniční svršek**
- SO 202 Nástupiště**
- SO 203 Přístupové komunikace**
- SO 204 Přístřešek pro cestující**
- SO 205 Orientační systém**
- SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn**
- SO 207 Úprava zeleně**
- SO 208 Oplocení**
- SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova**

A.3.2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace včetně zdůvodnění

Oproti předchozímu stupni dokumentace (přípravná dokumentace) nedošlo v projektu k žádné změně v objektové skladbě stavby.

A.3.3 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby

Pro zpracování projektové dokumentace stavby bylo použito těchto výchozích podkladů :

- Zadávací dokumentace stavby „*Zřízení zastávky Písek-centrum*“, SŽDC, s.o., SSZ, 04.2016
- Zvláštní technické podmínky pro zpracování přípravné dokumentace včetně povinných příloh záměru projektu stavby „*Zřízení zastávky Písek-centrum*“, SŽDC, s.o., SSZ, 27.4.2016

- Přípravná dokumentace stavby „Zřízení železniční zastávky Písek-centrum“ – fragmenty projektové dokumentace a záznamy z jednání pro původní polohu zastávky u Nádražní ulice z 11.2014-Ing.K.Nolč
- Přípravná dokumentace stavby „Zřízení zastávky Písek-centrum“ – schválená projektová dokumentace z 04.2017-Ing.K.Nolč
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Zřízení zastávky Písek-centrum“, SŽDC, s.o., SSZ, 05.2017
- Územní rozhodnutí o umístění stavby „Zřízení zastávky Písek-centrum“ – z 06.2017-MěÚ Písek, odbor výstavby a územního plánování
- Zvláštní technické podmínky pro zpracování projektu stavby „Zřízení zastávky Písek-centrum“, SŽDC, s.o., SSZ, 08.2017
- Studie „Písek – křižovatka ulic Preslova x Heritesova“, Ing.Jiří Hanzl-02.2016
- Záznamy z jednání zástupců SŽDC, s.o. a zástupců města Písku k výstavbě nové železniční zastávky Písek jih z 3.10.2013, 21.10.2013, 1.11.2013 a 17.12.2013
- Záznamy z výběru staveniště, ze vstupní porady a závěrečného projednání, a dále z konzultací, jednání a porad, které byly svolávány v průběhu zpracovávání přípravné dokumentace stavby v původní poloze zastávky (11.2014) a v nové poloze zastávky
- „Závěrečná zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu pro výstavbu nástupiště nové železniční zastávky Písek-centrum“, ARCADIS CZ a.s., divize Geotechnika, České Budějovice, Ing.Martin Bouška-8.10.2014
- Návrh založení nástupiště „Písek-železniční zastávka“ (pro původní polohu u Nádražní ulice), SG-Geoprojekt, spol. s r.o. Brno, Ing.Stanislav Štábl-10.10.2014
- „Závěrečná zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu pro výstavbu nástupiště nové železniční zastávky Písek centrum“, GeoTec-SG a.s., České Budějovice, Mgr.Petr Karlín-11.2016
- Kontrolní statická zatěžovací zkouška deskou dle SŽDC S3, Příloha 5, SG Geotechnika a.s., Vladimír Petřina-06.2018
- Odborný odběr materiálu kolejového lože v upravovaném traťovém úseku a laboratorní analýza odpadu šterkového lože pro přijetí odpadu na skládku, Aquatest a.s., Ing.Pavel Bervic-04.2018
- Návrh založení nástupiště „Písek-železniční zastávka“ (pro novou polohu v místě podchodu pro pěší v km 58,212), SG-Geoprojekt, spol. s r.o. Brno, Ing.Stanislav Štábl-11.2016
- Geodetické zaměření prostoru stavby, SŽDC, s.o., SŽG Praha, pracoviště České Budějovice, T.Peterka-24.7.2014
- Geodetické doměření prostoru stavby, SŽDC, s.o., SŽG Praha, pracoviště České Budějovice, T.Peterka-7.10.2014
- Geodetické doměření prostoru stavby, SŽDC, s.o., SŽG Praha, pracoviště České Budějovice, T.Peterka-22.9.2016
- Projektová dokumentace „Oprava silnice II/140 v Písku s vybudováním 2 podchodů pro pěší v km 58,212 tratě ČSD Tábor-Písek, podchod č.2“ SSŽ n.p. Praha, nositel řádu práce, Ing.Kymlička-12.1976, investor KIPÚSH České Budějovice
- Jednostupňový projekt „Rekonstrukce mostu v km 58,451 trati Tábor-Písek, objekt č.5 – most“, ČSD-Jihozápadní dráha, projektové středisko dráhy Plzeň, Ing.Mareš-10.1977
- Hluková studie pro stavbu „Zřízení zastávky Písek jih“, Monhart Akustik s.r.o., Ing.František Monhart-02.2017
- Nákrešný přehled trati Tábor-Písek km 52,200 až 59,460, OŘ Plzeň ST Strakonice Ing.P.Král-4.8.2014, 16.10.2014
- Pasport směrových poměrů trati v oblasti nově navrhované železniční zastávky, OŘ Plzeň ST Strakonice, Ing.R.Hučko-12.8.2014
- Podklady a informace o Územním plánu sídelního útvaru Písek, MěÚ Písek, odbor výstavby a územního plánování, Ing.arch.R.Fuček-20.10.2016
- DKM k.ú. Písek
- Digitální katastrální mapa DKM k.ú. Písek, SŽDC, s.o., SŽG Praha, pracoviště České Budějovice, Ing.R.Křížek-09/2016

- Informace z Katastrálního úřadu o pozemcích dotčených stavbou (internet)
- Průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- Průběh inženýrských sítí s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- Vlastní doměření stávajícího stavu v rozsahu stavby
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti se SŽDC, s.o., OŘ Plzeň
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách

A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Důvodem, předmětem a hlavním cílem výstavby nové železniční zastávky **Písek jih** je žádost Města Písek spolu s Krajským úřadem Jihočeského kraje o zřízení zastávky, za účelem zlepšení dopravní obslužnosti a zvýšení dostupnosti železniční dopravy obyvatelům jižních částí města.

V souladu s požadavkem zástupců města je zastávka situována do prostoru lesoparku podél Preslovy ulice, v části mezi ulicemi Sovova a Heritesova, v místě podchodu pro pěší pod železniční tratí v km 58,212 staničení tratě. Umístění nástupiště je požadováno vpravo tratě ve směru staničení, směrem k centru města.

Umístění zastávky respektive nástupiště (SO 202) v tomto místě a navržený stavební objekt **SO 208 Oplocení** by měly v tomto místě současně zabránit nelegálnímu přecházení železniční tratě, ke kterému v tomto místě dochází ve značné míře.

Na základě vyjádření Jihočeského koordinátora dopravy (JIKORD), O12 a O26 GR SŽDC je délka nástupiště nové zastávky odsouhlasena a potvrzena na 90m, s umožněním budoucího prodloužení délky nástupiště na 120m bez jakýchkoliv dalších zásadních úprav při rekonstrukci a elektrizaci úseku Písek město–Písek. Tato délka vyhovuje v současné době používaným motorovým jednotkám RegioNova ř. 814 (délka 28,440m), případně 814.2 (délka 42,410m), RegioSpider ř. 840/841 (délka 25,500m) nebo RegioShark ř. 844 (délka 43,730m), tak případnému zdvojení uvedených souprav.

V souvislosti s délkou nástupiště je požadováno vybudování dvou přístupových bezbariérových komunikací na jeho obou koncích, aby byl zajištěn bezpečný přístup cestující veřejnosti do ulic Preslova, Heritesova a Sovova. Tento požadavek je splněn, oba uvedené přístupy byly doplněny o třetí bariérový přístup schodištěm. Přístupy navazují na stávající podchod pro pěší a komunikace města.

V rámci návrhu technického řešení nové železniční zastávky Písek jih bylo zvažováno umístění nástupiště na severní, nebo na jižní straně koleje (směrem k centru města, nebo směrem k sídlišti Jih). Konečné řešení s nástupištěm bylo zvoleno na severní straně koleje a vychází z následujících důvodů:

- **bezpečnost** – většina městské zástavby a současně i zdrojů a cílů cest se nachází severně od řešené tratě (centrum města, školy, úřady, nemocnice atd.), situování nástupiště na severní straně koleje tak jednak usnadní přístup tímto směrem a současně více sníží riziko přecházení kolejí ve snaze zkrátit si cestu na/od vlaku oproti variantě s nástupištěm na jižní straně koleje;
- **snadný přístup do nemocnice** – při cestách do nemocnice nebude nutné používat podchod a současně bude cesta od vlaku do nemocnice díky napojení bezbariérového chodníku přímo z nástupiště směrem do křižovatky ulic Preslova/Sovova výrazně snazší (senioři, matky s kočárky apod.);

- **technická náročnost** – vzhledem k okolnímu terénu by zřízení nástupiště na jižní straně koleje bylo technicky výrazně náročnější a z hlediska možnosti začlenění stavby do okolní infrastruktury a zastavby méně citlivé;
- **zásah do zeleně** – umístění nástupiště na jižní straně koleje by vyžadovalo výrazný zásah do zeleně v okolí tratě.

A.4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Výstavba nové železniční zastávky Písek jih v blízkosti centra města je novostavbou. Představuje výstavbu nového nástupiště s veškerým souvisejícím vybavením, tzn. s přístupy na nástupiště, přístřeškem pro cestující, orientačním systémem, informačním systémem, rozhlasem a osvětlením nástupiště. Novostavbou je i navržené oplocení v pokračování nástupiště.

Za rekonstrukci je možno považovat pouze úpravu stávajícího železničního svršku traťové koleje, její reprofilaci, směrové a výškové vyrovnání, nezbytnou úpravu drážního tělesa po reprofilaci a zřízení BK, a dále úpravu chodníku v ulici Preslova při úpravě místa pro přecházení.

Železniční svršek:

V upravovaném úseku (km 57,953 959 až km 58,441 784) je ve stávajícím stavu položen od ZÚ do km 58,362 940, tj. v délce cca 409m, železniční svršek tvaru S49, pražce dřevěné bukové, rozdělení "c", upevnění K (S4+ŽS3), kolej stykovaná, z roku 1986, ve zbývajících délce, tj. 79m, železniční svršek tvaru S49, pražce betonové SB8, rozdělení "c", upevnění K (S4pl+ŽS4), kolej BK, rovněž z roku 1986.

Dnešní stav kolejového roštu a šterkového lože je velmi dobrý, mj. i vzhledem k poměrně nízké zátěži provozem tohoto traťového úseku. S jeho celkovou rekonstrukcí není ve stavbě uvažováno ani tato nebyla při zadání stavby ve Zvláštních technických podmínkách vyžadována. Pouze v místě budoucí zastávky dochází na několika místech ve velké míře k nelegálnímu přecházení železniční trati, což způsobuje značné problémy pro SŽDC OŘ ST Strakonice s udržováním profilu kolejového lože, které je přecházením "přemísťováno" postupně k patě železničního náspu.

Výstavbou nového nástupiště v navrhované poloze dojde k přerušení všech těchto nelegálních přechodů přes trať v tomto místě, jednak konstrukcí nového nástupiště a jednak navazujícím oplocením části trati za koncem nástupiště v délce cca 40m, které je součástí této stavby (**SO_208 Oplocení**).

Stav železničního spodku v celém rozsahu směrového a výškového vyrovnání koleje je rovněž velmi dobrý, vzhledem k vedení trati v převážné části úseku na násypu a dále vzhledem k příznivému propustnému podloží (viz GTP) v tomto území. Nikde nedochází ke vzniku „blatáků“ ani jiných poruch zemního tělesa, nejsou zapotřebí žádná sanační opatření.

S výziskem materiálu kolejového roštu se ve stavbě neuvažuje, současný kolejový rošt zůstane kompletní a bude použit pro zřízení BK, s výjimkou demontovaných svěrek ŽS3 a odříznutí konců kolejnic s otvorem.

Vyměněné dřevěné pražce budou ekologicky zlikvidovány oprávněnou firmou, se svěrkami ŽS3 bude postupováno v souladu se směrnicí SŽDC č.42/2009 „Hospodaření s vyžískaným materiálem“.

Betonové prefabrikáty podchycující v současné době kolejové lože a betonové plomby, které je drží, budou odstraněny a přemístěny na skládku.

Vystrojení trati bude dočasně demontováno, po provedení rekonstrukce koleje bude opětovně osazeno do původních poloh, respektive doplněno či nahrazeno novým. Vzhledem k novým předpisům nebudou některé návěsti zpětně osazovány vůbec.

Stávající kolejové lože v celé délce rekonstrukce (km 57,953 959 až km 58,441 784), tj. v délce 487,825m bude reprofilováno, s předpokladem výzisku šterku 70% (podsítný odpad 0-32mm 30%). Současně s provedením reprofilyce bude ve směrovém oblouku o poloměru R=400m sníženo převýšení koleje z D=98mm na D=66mm.

Odpad z reprofilace kolejového lože je dle provedeného rozboru je kategorie "O" (ostatní) bez nebezpečných vlastností – podrobně viz odst. 4.4.1. SO 201 Železniční svršek.

Tloušťka kolejového lože bude minimálně 0,300m pod ložnou plochou dřevěných pražců pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem a 0,350mm pod ložnou plochou betonových pražců.

Reprofilované štěrkové lože (70% objemu profilu) bude před směrovým a výškovým vyrovnaním doplněno ve své horní části o nový železniční štěrk frakce 32-63mm v množství 30% objemu profilu (doplnění za odpad z reprofilace), což představuje tloušťku horní vrstvy cca 150mm. Štěrkové lože bude provedeno v celé délce rekonstrukce trati otevřené.

Úprava chodníku v ulici Preslova:

V oblasti navrženého místa pro přecházení je vozovka ulice Preslova ve výborném stavu, po nedávné rekonstrukci, stejně tak i chodník, který probíhá podél stávající obytné zástavby. Chodník je konstrukčně proveden ze zámkové dlažby s nadvýšením +100mm nad úroveň přilehlého povrchu vozovky ulice Preslova.

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 úroveň vozovky.

Na opačné straně místa pro přecházení, u bytové zástavby, se provede v rámci stavby rovněž snížení stávajícího chodníku ze zámkové dlažby na novou úroveň +20mm nad povrchem vozovky ulice Preslova.

Při snížení chodníku na navrženou úroveň se zpětně použije stávající zámková dlažba tl.60mm, která se uloží na kladecí vrstvu ze štěrkodrti tl.30mm, fr.4-8mm. Podkladní vrstva bude ze štěrkodrti tl. do 250mm, fr.0-32mm.

Obrubníky těsně u zástavby se ponechají stávající (chodníkové kamenné), na straně u vozovky se stávající obrubníky nepoužijí, jsou navrženy obrubníky betonové speciální nové, přechodové (pravý a levý) + nájezdové (3ks), vhodné a uzpůsobené pro zřizování přechodů a míst pro přecházení.

Hmotný majetek, který je možno ze stavby využít, jsou pouze v rámci SO 201 Železniční svršek demontované součásti železničního svršku – svěrky S3 a výstroj dřevěných pražců, které budou nahrazeny novými, při jejich výměně; ostatní materiál zůstává.

Nevyhovující dřevěné pražce se zařazují jako odpad a budou ekologicky zlikvidovány oprávněnou firmou.

A.4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizaci zde řešené stavby bude dosaženo následujících vyšších kvalitativních, technických a technologických parametrů stavby:

- Zajištění výhodné polohy železniční zastávky Písek jih v blízkosti centra města, optimální pro její obyvatele, s příznivou docházkovou vzdáleností
- Vybudování kvalitativně vyšší úrovně obsluhy cestujících realizací moderního nástupiště s výškou nástupištní hrany +550mm nad úroveň TK
- Zajištění bezbariérového přístupu cestujících na a z nástupiště u traťové koleje, a tím zvýšení bezpečnosti a zajištění vyššího komfortu pro cestující veřejnost – zajištění požadavků platné legislativy.
- Zlepšení kultury cestování na železnici, celkové zlepšení parametrů železničního svršku a spodku, prodloužení životnosti a zjednodušení údržby kolejového roštu stávající traťové koleje, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozování železniční dopravy na této trati.

A.4.4 Zdůvodnění umístění stavby na základě projednaného předchozího stupně dokumentace

Na stavbu vydal Městský úřad Písek, odbor výstavby a územního plánování, dne 22.5.2017 Rozhodnutí o umístění stavby (s nabytím právní moci dne 27.6.2017), kterým vyjádřil souhlas s rozsahem stavby a s jejím umístěním v navrženém rozsahu v daném místě. Stavba je umístěna v Jihočeském kraji na pozemcích pozemkové parcely parc.č. 2545/1 (ostatní plocha), parc. č. 1551/3 (ostatní plocha), 1551/10 (ostatní plocha), 1551/17 (ostatní plocha) a v katastrálním území Písek.

Poznámka (dtto odst.A.1.2, zde uvedeno pro úplnost):

V průběhu projektové přípravy zde řešené stavby, v jeho úplném závěru, byl dokončen výkup, navržený v přípravné dokumentaci, dvou částí pozemku, ve vlastnictví Města Písek (parc.č. 1551/3), nezbytných pro provedení stavby, do vlastnictví SŽDC, s.o. (nové pozemky parc.č. 1551/19 a parc.č. 1551/20) a proveden vklad (zápis) do katastru nemovitostí.

Původní jeden pozemek parc.č. 1551/3 (výměra 674m²) byl na základě oddělovacího geometrického plánu rozdělen celkem na 4 pozemky, z toho 3 byly označeny novými parcelními čísly: původní: parc.č. 1551/3 (výměra 449m², vlastník Město Písek); nové: parc.č. 1551/18 (výměra 200m², vlastník Město Písek), parc.č. 1551/19 (výměra 17m², vlastník SŽDC, s.o.) a parc.č. 1551/20 (výměra 8m², vlastník SŽDC, s.o.).

Druh pozemku a způsob využití zůstaly zachovány dle původního pozemku parc.č. 1551/3 – ostatní plocha, ostatní komunikace. Způsob oddělení byl odsouhlasen jak SŽDC SŽG Praha, tak Městem Písek.

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

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

Podle zákona o dráhách č.266/94 Sb v platném znění §5, odst.1 a 2 , jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst.2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

V případě této stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční svršek, nástupiště, přístupové komunikace, přístřešek pro cestující, orientační systém, veřejné osvětlení a úprava rozvodů nn, úprava zeleně, oplocení, úprava chodníku, informační systém a rozhlas), uvažovat u PS 101, PS 102, SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 207, SO 208 a SO 209 jak s technicko-bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §§5 až 7.

PS 101, PS 102 a SO 206 budou navíc podle §§47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určeným technickým zařízením“, jehož technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad, stavební oblast Praha. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu

způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy a spojů, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

Ve této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

- zařízení elektrická (odstavec 4)
 - a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah
- zařízení elektrická (odstavec 4)
 - g) silová zařízení drážní zabezpečovací, sdělovací, požární, signalizační a výpočetní techniky

Stavba obsahuje následující provozní soubory a stavební objekt, které jsou *určenými technickými zařízeními* :

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 206 Elektrická přípojka nn a osvětlení

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě, a to pro PS 101, PS 102, SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 207, SO 208 a SO 209 stavby, neboť všechny jsou „stavbou dráhy“.

Rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky je stanoven prováděcím předpisem k zákonu 266/94 Sb. – vyhláškou č.177/95 Sb. v aktuálním znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky jsou dány §§5 a 6 vyhlášky 177/95Sb.

Postup od dokončení ke kolaudaci objektů charakteru „stavby dráhy“ a určených technických zařízení „stavby dráhy“ :

- 1) Dokončení objektu zhotovitelem
- 2) „Technicko-bezpečnostní zkouška“ dle §§5 a 6 vyhlášky 177/95 Sb. + výchozí revize
- 3) „Protokol pověřené právnické osoby“ (u určených technických zařízení dle vyhlášky 100/95 Sb.)
- 4) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Průkazu způsobilosti“ (u určených technických zařízení dle vyhlášky 100/95 Sb.)
- 5) Předání a převzetí objektu
- 6) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“
- 7) Zkušební provoz dle §7 vyhlášky 177/95 Sb.

- 8) Žádost na Drážní správní úřad o vydání „Rozhodnutí o ukončení a vyhodnocení zkušebního provozu“
- 9) Kolaudační řízení
- 10) Kolaudační rozhodnutí
(Podmínky a rozsah technicko bezpečnostní zkoušky jsou dány §§5 a 6 vyhlášky 177/95Sb.)

Podmínky a rozsah zkušebního provozu, který slouží k ověření funkce dokončené části stavby dráhy jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání dle §7 vyhlášky 177/95 Sb. v aktuálním znění, jsou pro tuto stavbu, po předběžné dohodě s Drážním správním úřadem, specifikovány následovně :

- a) požadavky nezbytné pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy po dobu zkušebního provozu budou dány podmínkami technicko-bezpečnostní zkoušky
- b) doba trvání zkušebního provozu se u všech objektů stavby dráhy navrhuje 6 měsíců, přičemž se předpokládá 4 měsíce sledování a vyhodnocování stavu a 2 měsíce na administrativní zajištění kolaudačního řízení včetně nabytí právní moci pro kolaudační rozhodnutí.
- c) způsob sledování stavby – navrhuje se kontrola provozovatelem 2x měsíčně, tj. 8 prohlídek celkem po uvedení do zkušebního provozu. Výsledky pozorování, uvedené v dalším odstavci d), budou zapisovány buď do základního stavebního deníku dodavatele nebo do zvlášť založeného deníku pro sledování zkušebního provozu. Výkonem sledování a vyhodnocování zkušebního provozu bude stavební dozor investora za odborného dohledu pověřeného pracovníka SŽDC OŘ Plzeň.
- d) údaje, které je nutno zaznamenávat k vyhodnocení zkušebního provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby, se navrhuje pro jednotlivé skupiny provozních souborů a stavebních objektů takto :
 - určená technická zařízení elektrická – elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah
 - vzniky zkratů a jejich příčiny
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - určená technická zařízení elektrická – silová zařízení drážní zabezpečovací, sdělovací, požární, signalizační a výpočetní techniky
 - vzniky zkratů a jejich příčiny
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - železniční svršek a spodek, nástupiště, propustek
 - měření GPK v kolejišti, podél objektů a nad objekty
 - kontrola stavu a funkce odvodňovacího systému a drážního tělesa
 - kontrola stavu zpevněných ploch a zábradlí
 - kontrola stavu nástupiště, jeho konstrukce a vybavení
 - kontrola prostorové průchodnosti
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - komunikace, chodníky, zpevněné plochy
 - měření úrovně ploch podél traťové koleje, sledování rozdílů vůči TK
 - kontrola stavu zpevněných ploch a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - trativody, gabiony, zpevněné a nezpevněné příkopy
 - kontrola stavu a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence

- přístřešek pro cestující
 - kontrola vzhledu, stavu a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
- e) výsledky sledování zkušebního provozu všech stavebních objektů budou konfrontovány s Technicko kvalitativními podmínkami staveb SŽDC v platném znění. Podle závažnosti závad budou tyto průběžně odstraňovány, nejpozději však ke kolaudačnímu řízení pro uvedení stavby do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (PS 101, PS 102, SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 207, SO 208, SO 209).

Při dokončení objektů elektrického zařízení a sdělovacího zařízení se provedou výchozí revize ve stanoveném rozsahu, které zabezpečí zhotovitel souboru či objektu.

Přehled provozních souborů a stavebních objektů podléhajících technicko-bezpečnostní zkoušce případně zkušebnímu provozu :

Provozní soubory a stavební objekty, které podléhají technicko-bezpečnostní zkoušce a v případě této stavby i zkušebnímu provozu, zejména z důvodu zajištění součinnosti se sdělovacím zařízením (PS a SO typu „stavba dráhy“), jsou uvedeny v následujícím přehledu (jedná se o PS 101, PS 102, SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 207, SO 208, SO 209, tj. všechny PS a SO stavby):

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 201 Železniční svršek

SO 202 Nástupiště

SO 203 Přístupové komunikace

SO 204 Přístřešek pro cestující

SO 205 Orientační systém

SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn

SO 207 Úprava zeleně

SO 208 Oplocení

SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova

Provozní soubory či stavební objekty mající dle §5, odst.1 a 2 zákona o dráhách č.266/94 Sb. v aktuálním znění charakter „stavby na dráze“ v této stavbě zastoupeny nejsou.

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC s.o. a ČD a.s., ještě před úplným dokončením všech PS a SO, a tím před úplným dokončením celé stavby, zajistit, aby traťová kolej, mimo dobu nepřetržitě výluky, byla stále v provozu.

Je tedy nezbytně nutné, aby vybraný zhotovitel zajistil koordinaci prací jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů tak, aby ihned po dokončení jednotlivých částí provozních souborů a stavebních objektů, souvisejících s provozem na traťové koleji, tyto předal okamžitě do užívání

(předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, respektive **nejpozději těsně před koncem nepřetržité kolejové výluky** (předpoklad 16N).

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

Technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebnímu provozu podléhají všechny PS a SO této stavby:

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 201 Železniční svršek

SO 202 Nástupiště

SO 203 Přístupové komunikace

SO 204 Přístřešek pro cestující

SO 205 Orientační systém

SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn

SO 207 Úprava zeleně

SO 208 Oplocení

SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova

A.7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Konečným vlastníkem všech hmotných investičních prostředků vybudovaných v rámci stavby, s výjimkou **SO 209**, bude SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Vlastníkem a správcem **SO 209** zůstává i nadále Město Písek.

Správcem hmotných investičních prostředků vybudovaných v rámci **PS 101, PS 102, SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 207 a SO 208** stavby bude SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň 2-Slovany-Božkov.

A.8. Dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

Při projekčním zpracování návrhu stavby jsou dodrženy veškeré obecné požadavky na výstavbu, jak z hlediska použitých materiálů a konstrukcí, tak z hlediska provádění. Stavba je navržena tak, že při respektování hospodárnosti splňuje všechny základní požadavky, kterými jsou zejména mechanická odolnost a stabilita, požární bezpečnost, ochrana zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí, ochranu proti hluku a bezpečnost při užívání.

Rovněž jsou dodrženy veškeré parametry Vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, a provedena notifikace k ověření návrhu stavby podle §49b Zákona č.266/1994 Sb. v platném znění.

A.9. Členění projektové dokumentace

Projektová dokumentace je členěna v souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006, schválené dne 30.6.2006 pod č.j.13 511/06-OP, ve znění Změny 1 v platném znění.

Projektová dokumentace má tyto části :

- A. Průvodní zpráva**
- B. Souhrnná část**
- C. Situace stavby**
- D. Technologická část**
- E. Stavební část**
- F. Zásady organizace výstavby**
- G. Náklady**
- H. Doklady**
- I. Geodetická dokumentace**

A.10 Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability

I když se jedná o stavbu na regionální trati železniční sítě ČR, je nutné, na základě vyjádření notifikované osoby, provedení posouzení shody subsystému s technickými specifikacemi interoperability (TSI), dle §49b Zákona č.266/1994 Sb. (Zákon o dráhách), o provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému, a to u provozních souborů a stavebních objektů této stavby, mající přímou vazbu na parametry interoperability.

Jedná se o následující PS a SO:

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 201 Železniční svršek

SO 202 Nástupiště

SO 203 Přístupové komunikace

SO 204 Přístřešek pro cestující

SO 205 Orientační systém

SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn

SO 208 Oplocení

SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Se zde navrhovanou stavbou, dle vyjádření SŽDC, s.o., SSZ, OŘ Plzeň a MěÚ Písek-OVÚP, souvisí prostorově stavby, uvedené v odstavci **A.1.7** této Průvodní zprávy, které je nutno se stavbou zastávky důsledně koordinovat.

Konkrétní aktuální údaje o případných investicích v oblasti navrhované stavby je nutno průběžně zjišťovat dotazem na SŽDC OŘ Plzeň, SŽDC SSZ a na MěÚ OVÚP Písek.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládané termíny realizace stavby :

Předpokládaná doba výstavby :	4 měsíce
-------------------------------	-----------------

<i>Předpokládaný termín zahájení stavby :</i>	<i>03.2019</i>
---	-----------------------

<i>Předpokládaný termín dokončení stavby :</i>	<i>06.2019</i>
--	-----------------------