

ZŘÍZENÍ ZASTÁVKY PÍSEK JIH

SOUHRNNÁ ČÁST

PROJEKT - DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

OBSAH

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech

B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

B.1.3 Ochranná pásma

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích

B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích

B.1.3.4 Údaje o zeleni

B.1.3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění a uvádění stavby do provozu, předpokládané lhůty výstavby

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

B.1.4.10 Bezpečnost práce

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby

B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a nároky na jejich zabezpečení

B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu stavby v průběhu výstavby a užívání

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

B.1.6.4 Způsob provedení demolice a místa skládek

B.1.6.5 Likvidace porostů

B.1.6.6 Likvidace škodlivých odpadů

B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby

B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B.1.8. Výjimky z předpisů

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B.3.1.1 Ochrana přírody a krajiny

B.3.1.2 Dendrologický průzkum

B.3.1.3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

B.3.1.4 Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

B.3.1.5 Odpady

B.3.1.6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF a plán biologických rekultivací

B.3.1.7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z LPF včetně výpočtu výše škod

B.3.1.8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

B.3.1.9 Hluková studie

B.3.1.10 Vliv vibrací

B.3.1.11 Rozptylová studie

B.3.1.12 Studie zdravotních rizik

B.3.1.13 Biologický průzkum

B.3.1.14 Průzkum radonových rizik

B.3.2. Zapracování podmínek z procesu EIA

B.3.3. Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

B.3.3.1 Řešení vlivu stavby a provozu na zdraví osob a životní prostředí

B.3.3.2 Řešení ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů

B.3.3.3 Návrh ochranných a bezpečnostních pásem

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.5 Energetické výpočty

B.6 Protikorozní ochrana

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.8 Dopravní opatření

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

B.12 Ochrana obyvatelstva

B.13 Bezbariérové užívání

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

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 po pravé straně, 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. Střed nástupiště je v km 58,229 357, střed přístřešku pro cestující v km 58,228 118. V uvedeném úseku prochází trať intravilánem města Písek.

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

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

V místě stavby není k dispozici odběrné místo elektrické energie z drážních zdrojů. Případný požadavek na zajištění elektrické energie pro potřebu stavby si dohodne vybraný zhotovitel stavby s investorem, případně s městem Písek, v rámci přípravy stavby. Elektrická energie bude v případě potřeby zajišťována dočasnou přípojkou napojením na stávající rozvody nn, případně vlastními zdroji zhotovitele (elektrocentrály, ...).

Při provádění stavby se předpokládá použití strojů a mechanismů s vlastními zdroji energie.

Zajištění užitkové vody v místě stavby pro stavební účely je nutno řešit jejím dovozem automobilními cisternami s využitím městských komunikací, neboť v blízkosti stavby se nenachází žádný vhodný a přístupný otevřený vodní zdroj. Případná místa odběru (např. z městského vodovodu, hydrantů, ...) je nutno projednat za účasti investora, správce infrastruktury, případně správce nejbližšího vodního toku, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby. Pitná voda bude zajišťována dovozem ze zdrojů zhotovitele stavby (např. jako balená,...).

Příjezd na staveniště je možný po železnici po traťové koleji ve směru od žst.Písek (vzdálenost do 1,3 km) nebo od žst.Písek město (vzdálenost do 2,3 km), pro silniční dopravu a pásovou mechanizaci pak po místních městských komunikacích vpravo trati (z Preslovy ulice), v případě potřeby, v omezeném rozsahu, i po místních městských 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 pro betonáž základových prahů nástupiště.

Vzhledem k obtížnému přístupu na místo stavby ze silniční sítě se pro výstavbu zastávky předpokládá provádění převážné většiny prací s přístupem po železnici, ve výluce železničního provozu. Návoz nových konstrukcí a materiálů na místo stavby se navrhuje drážními mechanismy po traťové koleji z výše uvedených dopraven.

Možnost stání pracovního vlaku a drážní mechanizace, s eventualitou nakládky a vykládky stavebních materiálů, je v sousedních stanicích – v žst.Písek město a v žst.Písek. Zde je rovněž možné zajistit, po dohodě s vlastníky příslušných pozemků, případné plochy zařízení staveniště (plochy pro uložení prefabrikátů a konstrukcí nástupiště, ...), pokud je vybraný zhotovitel bude vyžadovat. Konkrétní použitelné manipulační koleje v obou dopravních budou dohodnuty s OŘ Plzeň, PO Strakonice před zahájením stavby, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby.

Případný jiný přístup, po mimodrážních pozemcích (dočasný vstup na pozemky), si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby v rámci svých přípravných prací před zahájením stavby. V tomto případě se bude vždy jednat zásadně o krátkodobé dočasné zábory do 1 roku (reálně cca do 3měsíců).

Vzhledem k nutnosti provádění stavby ve výluce kolejového provozu, s navážením převážného objemu stavebních materiálů a konstrukcí po železnici a k provádění většiny stavby z traťové koleje, je staveniště nutno hodnotit jako náročné.

Nadmořská výška v místě stavby se pohybuje v rozmezí cca 375 až 385m n.m.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech

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 štěrkového lože traťové koleje v upravovaném úseku železniční tratě v rozsahu stavby
- Kontrola míry zhutnění – statická zatěžovací zkouška dle Předpisu SŽDC S4, Příloha 5

B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Pro zjištění inženýrsko-geologických poměrů v oblasti navrhované rekonstrukce 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.

Průzkum byl proveden sedmi dynamickými penetračními zkouškami hloubky do 7,00m a jedním jádrovým vrtem hloubky 1,50m.

Z regionálního geologického hlediska lokalita leží v severní části českého moldanubika, v blízkosti kontaktu se středočeským plutonem. Skalní podloží zde tvoří perlové ruly.

Podloží železniční trati tvoří eluvia rul, charakteru ulehklých hrubozrnných hlinitých písků třídy R6 SM, které se vyskytují již cca 0,80m pod povrchem území při patě náspu železničního tělesa. Eluvia od hloubky cca 1,10m rychle přecházejí do zcela zvětralých rul třídy R5, rozpadajících se na úlomky velikosti do 3cm, úlomky jsou dále v ruce středně těžce drolitelné. Podle vrtů z archivního průzkumu pro nejbližší panelový dům, cca 60m od tratě, se do hloubky 3-5m vyskytují silně zvětralé ruly třídy R4.

Všechny zeminy a zcela až silně zvětralé horniny jsou těžitelné běžnými zemními stroji, podle ČSN 73 6133 a podle TKP 4 Zemní práce – I.třída těžitelnosti. Z hlediska vrtatelnosti jsou zeminy zastižené na lokalitě zařazeny do I. a II.třídy vrtatelnosti, zcela a silně zvětralé ruly pak do III.třídy vrtatelnosti.

Z hydrogeologického hlediska náleží lokalita do hydrogeologického rajónu č.6320 Krystalinikum v povodí Střední Vltavy. Území je odvodňováno k západu do Mehelnického potoka a dále do Otavy a patří do dílčího povodí 1-08-03-100.

Podzemní voda nebyla jádrovým vrtem zastižena, její výskyt se předpokládá v zóně zvětralin rulového skalního podloží v hloubce cca 3-5m pod povrchem terénu, měřeno od paty železničního náspu. Z výše zmíněného archivního geologického průzkumu vyplývá, že ve vrtech nejbližší tratě byla podzemní voda naražena v hloubce cca 4m pod povrchem terénu.

Podzemní voda je ve smyslu ČSN EN 206-1 podle archivních rozborů slabě agresivní na beton, vlivem obsahu agresivního CO₂ – stupeň XA1.

Další podrobnosti jsou uvedeny v elaborátu Závěrečné zprávy o výsledku geotechnického průzkumu pro výstavbu nové železniční zastávky.

Index mrazu: $I_m = 400-500\text{ }^{\circ}\text{C}$ dle tabulky B.1 v ČSN 73 6114. Další podrobnosti jsou uvedeny v elaborátu Závěrečné zprávy o výsledku geotechnického průzkumu pro výstavbu nové železniční zastávky.

Doporučení GTP:

Objekt nástupiště se doporučuje založit na mikropiloty vetknuté do zvětralého skalního podloží – zcela až silně zvětralých rul třídy R5 a R4, které se vyskytují od hloubky cca 1,6-6,2m (skalní podloží se přibližuje k povrchu ve směru klesající kilometráže). Únosnost mikropilot je nutné posoudit statickým výpočtem.

Všechny zeminy a zcela až silně zvětralé horniny zastižené na lokalitě jsou těžitelné běžnými zemními stroji, podle ČSN 73 6133 a dle TKP 4 Zemní práce-I.třída těžitelnosti.

Z hlediska vrtatelnosti řadíme zeminy zastižené na lokalitě do I. a II.třídy vrtatelnosti, zcela až silně zvětralé ruly pak do III.třídy vrtatelnosti (Katalog popisů a směrných cen stavebních prací 800-2. Zvláštní zakládání objektů. ÚRS Praha 1999).

Pokud budou na náspu realizovány stavební jámy, doporučujeme je zajistit pažením vzhledem k výskytu kyprých zemin v horní části náspu.

B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektové dokumentace a projektu bylo provedeno podrobné polohopisné a výškopisné geodetické zaměření místa stavby včetně dvou doměření v potřebném rozsahu (SŽDC, s.o., SŽG Praha, pracoviště České Budějovice, T.Peterka-07.2014, 10.2014, 09.2016). Dále byly použity následující geodetické údaje a mapové podklady :

- Digitální katastrální mapa KN (DKM) – vložená do geodetického zaměření, 08.2014, aktualizovaná 11.2018
- Informace z Katastrálního úřadu o pozemcích dotčených stavbou (internet)
- Vlastní doměření stávajícího stavu v rozsahu stavby

B.1.3 Ochranná pásma

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích

V oblasti stavby v obvodu staveniště se nacházejí (souběhy, křížení) následující inženýrské sítě a objekty :

- kabelové trasy podzemní SŽDC OŘ SSZT Plzeň - zabezpečovací, metalické
- kabelové trasy podzemní SŽDC TÚDC-ČD Telematika – sděl., metalické, optické (DK, MK)
- kabelová trasa podzemní E.ON – elektrická nn
- kabelová trasa podzemní E.ON – sdělovací, metalická
- kabelová trasa podzemní CETIN – sdělovací, optická
- potrubní trasa podzemní E.ON – plyn NTL
- potrubní trasa podzemní Teplárna Písek – teplovod-primární rozvod
- potrubní trasa podzemní ČEVAK – vodovod Li-300mm
- potrubní trasa podzemní ČEVAK – kanalizace Be-300mm
- kabelová trasa podzemní ELSAT, kabelová televize – sdělovací, optická
- kabelová trasa podzemní ELSAT, kabelová televize – distribuční koaxiální síť

V souvislosti se stavbou a s uvedeným přehledem inženýrských sítí se v prostoru stavby nacházejí tato ochranná pásma :

- | | |
|--|--|
| ▪ Ochranné pásmo dráhy celostátní | 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice obvodu dráhy |
| ▪ Ochranné pásmo podzemních kabelových vedení do 110kV | 1m po obou stranách od krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových vedení | 1,5m po obou stranách krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových dálkových vedení | šířka 2,0m, v některých místech až 3,00m, hloubka 3,00m, výška 3,00m |
| ▪ Ochranné pásmo plynovodu NTL v zastavěném území obce | 1m po obou stranách od obrysu potrubí |
| ▪ Ochranné pásmo podzemních kabelových vedení do 110kV | 1m po obou stranách od krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepla | 2,5m od obrysu vedení a zařízení |
| ▪ Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací do DN 500mm | 1,5m po obou stranách od obrysu potrubí |

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.

B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem

Po dokončení stavby vzniknou nová ochranná pásma pouze v souvislosti s nově vedenými trasami kabelů navrženými v rámci stavby. Jedná se o sdělovací a zabezpečovací kabely ve správě SŽDC OŘ SSZT Plzeň (sdělovací kabel pro informační systém a pro rozhlas – PS 101 a PS 102) a el. kabely rozvodů nn ve správě SŽDC OŘ SEE Plzeň (rozvody nn a veřejné osvětlení – SO 206) a E.ON (přípojka nn – samostatná stavba, investor E.ON).

- | | |
|--|--|
| ▪ Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových vedení | 1,5m po obou stranách krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo podzemních kabelových vedení do 110kV | 1m po obou stranách od krajního kabelu |

Jiná nová ochranná pásma v důsledku výstavby nové zastávky a dokončení stavby nevzniknou ani se nenavrhují.

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích

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

B.1.3.4 Údaje o zeleni

Při návrhu zejména nástupiště a přístupových chodníků v přípravné dokumentaci (PD) stavby byla snaha o minimalizaci zásahu do stávající zeleně a nutnosti kácení stromů. V konečném návrhu bylo dosaženo toho, že je nezbytné pokácet pouze jabloně (změřený průměr kmene ve výšce 1,30 m nad zemí je ø18 cm) ve vzdálenosti 6,40m od osy traťové koleje a vzrostlý tříkmenový topol (změřené průměry kmenů ve výšce 1,30 m nad zemí jsou ø60 cm, ø45 cm a ø70 cm) ve vzdálenosti 7,30 m od osy koleje. Oba stromy se nacházejí na drážním pozemku.

Topol vyrůstal v těsné blízkosti rampy do podchodu a výrazně narušoval statiku zárubní zdi přístupové rampy a ohrožoval bezpečnost chodců. Pro budoucí nástupiště by představoval potenciální

nebezpečí v podobě pádu větví či vyvrácení kmenů na nástupiště zastávky a na traťovou kolej. V době vegetačního klidu 2017/2018 byl topol pokácen v rámci provedených údržbových prací SŽDC OŘ Plzeň (v 03.2018).

Ve stavbě tak zbývá k pokácení pouze jabloň. O pokácení jabloň bylo již v průběhu projektových prací na MěÚ odbor ŽP podáno oznámení na předepsaném formuláři.

V rámci stavby bude dále nutné odstranit křoviny podél Preslovy ulice, v prostoru křižovatky s ulicí Sovova, v délce cca 10m, pro zajištění rozhledových poměrů na novém místě pro přecházení, které je zde navrženo v souvislosti se zřízením přístupu na začátku nástupiště nové železniční zastávky.

OŘ ST Strakonice provádí pravidelně údržbu drážního pozemku, zejména drážního tělesa a přilehlých zářezových a násypových svahů, a to mj. formou odstranění náletové zeleně (křoviny a případně i vyrostlé náletové dřeviny, pokud je zapotřebí).

Bylo by ku prospěchu realizace stavby, aby investor - SSZ dohodl s OŘ Plzeň, aby OŘ ST Strakonice, v době vegetačního klidu 2018/2019, přednostně provedla údržbu - smýcení náletové zeleně - právě v úseku připravované stavby nové železniční zastávky.

V rámci zpracování projektu zajistil projektant dohodou s OŘ ST Strakonice (viz doložené vyjádření v dokladové části) vykácení náletových dřevin pro možnost reprofilace drážního příkopu vpravo tratě, před začátkem nástupiště, v celé jeho navržené délce, včetně současného odstranění zemního valu mezi okrajem ptžs a reprofilovaným příkopem v délce cca 25m. Jako podklad byla OŘ ST Strakonice zaslána situace se zvýrazněnými kolizními křovinami a dřevinami.

V rozsahu směrového a výškového vyrovnání traťové koleje bude pouze doplněn štěrk kolejového lože v souladu drážními předpisy. Za zadní hranou nového nástupiště bude zřízeno vsakovací žebro vyplněné štěrkem až na úroveň terénu. Těleso nástupiště bude dosypáno ze štěrkodrti frakce 16-32mm. Zeleň v prostoru traťové koleje a na zde popsanych místech není žádoucí.

Ozelenění ploch ve stavbě bude provedeno pouze v místech násypových a zářezových svahů podél přístupů na nástupiště (u chodníků), formou hydroosevu na místní písčitou zeminu s organickou příměsí, z důvodu zabránění eroze.

Součástí stavby i nadále zůstávají kompenzační opatření za pokácení topolu, stanovená MěÚ odborem ŽP při zpracování přípravné dokumentace této stavby.

Za pokácené dřeviny a smýcené keře bude provedena náhradní výsadba zeleně, přednostně v místě lesoparku v okolí nové železniční zastávky, dle předaného požadavku a podkladů MěÚ Písek, odboru ŽP, odsouhlaseného investorem SŽDC SSZ.

Náhradní výsadba bude provedena v místě stavby. Je složena jak ze vzrostlých stromů, tak z okrasných (plodonosných) keřů tak, aby se tyto dřeviny a keře daly rozmístit i v blízkosti nástupiště a přilehlých chodníků.

Konečné rozmístění 3ks stromků a 18ks keřů bude provedeno po dokončení veškerých stavebních činností v souvislosti s výstavbou nové zastávky, v závěru stavby, ve spolupráci zhotovitele stavby a MěÚ Písek odbor životního prostředí.

Další podrobnosti ohledně zeleně jsou uvedeny v samostatném stavebním objektu této stavby **SQ 207 Úprava zeleně.**

B.1.3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Jak je z následujícího patrné, pro realizaci stavby nejsou zapotřebí žádné trvalé ani dočasné zázory pozemků ZPF ani PUPFL.

Stavba je umístěna výlučně a pouze na drážních pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. a SŽDC, s.o., a dále na pozemcích města Písek (dočasný zábor do 4 měsíců), druh pozemku - ostatní plocha. Jedná se o následující pozemky:

- ❖ parc. č. 2545/1 (vlastník ČD, a. s., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – dráha), parcela nemá evidované BPEJ (*pozemek je v současné době v režimu ÚMVŽST, přičemž celý obvod stavby nové zastávky včetně upravované traťové koleje se nachází na části tohoto pozemku, navržené pro předání do vlastnictví SŽDC, s.o.*);
- ❖ parc. č. 1551/19 (vlastník SŽDC, s.o., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/20 (vlastník SŽDC, s.o., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/3 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/10 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/17 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – zeleň), parcela nemá evidované BPEJ;

Případné další jiné dočasné zábory pozemků pro potřebu realizace stavby, pokud budou zapotřebí, si zajistí vybraný zhotovitel stavby pro svoji potřebu samostatně.

Stavba je umístěna ve vzdálenosti větší než 50 m od souvislého lesního porostu (od okraje lesa).

Seznam trvalých záborů, dočasných záborů a jiného dotčení nemovitostí v členění na ZPF, PUPFL a nemovitosti ostatní je uveden v samostatné příloze v části **I.2-Majetkoprávní část**.

B.1.4 Koncepte stavby

B.1.4.1 Účel 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 vlak/u 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 zástavby méně citlivé;
- **zásah do zeleně** – umístění nástupiště na jižní straně koleje by vyžadovalo výrazný zásah do zeleně v okolí tratě.

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických 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 byly 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.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Zde řešená stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. 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.

Současný ráz krajiny a využití území města v místě stavby, kterou je koridor železniční trati a železniční stanice v intravilánu města Písek, nebude změněn ani nikterak narušen.

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

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

Při návrhu zastávky v zadaném rozsahu byla dodržena veškerá 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.

Provozní soubor **PS 101 Informační systém** řeší instalaci informační tabule na nástupišti nové zastávky, která bude podávat informace cestujícím, a to přednostně před rozhlasem, kterým bude zastávka rovněž vybavena (PS 102). Součástí informační tabule budou hodiny.

Na zastávce bude instalována třířádková informační tabule s možností zobrazení běžícího textu v posledním řádku (informace o výlukách, mimořádnostech v provozu apod.). Tabule bude současně umožňovat zobrazit informaci o sektoru, ve kterém vlak zastaví (bude se týkat výhledu - pro délku nástupiště 120m).

Tabule bude oboustranná a bude instalována na nástupišti příčně (kolmo ke koleji) na samostatném stožáru a základu za nástupišťem. Bude umístěna mezi schodištěm na nástupišť a stožárem osvětlení č. 5N (cca v jedné třetině vzdálenosti nástupiště od přístřešku směrem k Heritesově ulici).

Pro datovou komunikaci mezi žst.Písek a zastávkou **Písek jih** bude provedeno napojení na stávající dálkový kabel DK 43 a to v místě stávající spojky č. 20/3 v žkm cca 58,115. Z tohoto důvodu musí být proveden pro propojovací kabel výkop délky cca 60 m od konce nástupiště směrem na Tábor.

Provozní soubor **PS 102 Rozhlas** řeší instalaci rozhlasového systému na nástupišti nové zastávky. Rozhlas bude sloužit jen výjimečně, pro mimořádná hlášení. Rozhlasová ústředna bude ve venkovním antivandal provedení. Reproductory budou umístěny společně s osvětlením na stožárech osvětlení.

Rozhlas bud stejně jako informační systém napojen ze stávajícího dálkového kabelu Písek – Tábor (dtto PS 101).

Stavební objekt **SO 201 Železniční svršek** zahrnuje provedení směrového a výškového vyrovnání stávající traťové koleje v oblasti levostranného směrového oblouku o poloměru R=400m, na jehož vnější straně (vpravo) bude zřízeno nástupišť nové navrhované zastávky, se snížením současného převýšení v tomto oblouku z nynějších D=98mm na D=66mm (vyhovuje pro výhledovou maximální rychlost V=75 km/h a V130=80 km/h) a s použitím klotoidických přechodnic, další parametry oblouku zůstanou zachovány. Současně se v celém úseku zřídí bezстыková kolej (BK), s ohledem na dobrý stav železničního svršku a z důvodu snížení hlukové zátěže. Nově zřízený úsek BK naváže na již zřízenou BK ve směru na žst.Písek, jejíž začátek je v přímé, před mostem přes Nádražní ulici v km 58,361 223.

Dnešní stav kolejového roštu a šterkového lože je velmi dobrý, s jeho rekonstrukcí není ve stavbě uvažováno ani tato není vyžadována. Pouze v oblasti budoucí zastávky dochází ve velké míře k nelegálnímu přecházení železniční trati, což způsobuje značné problémy pro SŽDC OŘ ST Strakonice s udržováním profilu kolejového lože. Výstavbou nové zastávky v navrhované poloze dojde konstrukcí nového nástupiště v tomto místě k přerušení všech dnešních nelegálních přechodů přes trať.

Pro snížení převýšení přilehlého oblouku se použije SČ, reprofilace se provede v celé délce upravovaného úseku – od km 57,953 959 až km 58,441 784 trati, tj. v celkové délce 488m.

Začátek směrové a výškové úpravy koleje se provede ve stejném rozsahu jako reprofilace.

Zřízení bezстыkové koleje bude provedeno od km 57,961 771 do km 58,361 223 trati, tj. v celkové délce 400m, s návazností na již zřízenou BK směrem k žst.Písek, jak již bylo zmíněno.

Před zřízením bezстыkové koleje (BK) je nutno provést náhradu stávajících svěrek ŽS3 za svěrky ŽS4, v souladu s Předpisem SŽDC S3/2 Bezстыková kolej, a to v celé délce úseku, v němž bude BK zřízena. Dále bude zapotřebí provést v tomto úseku rekonstrukci některých dřevěných prachů, které nejsou v dobrém stavu (předpoklad cca 10% celkového počtu, tj. 60ks prachů).

Pro možnost použití stávajících kolejnic dnešní stykované koleje pro zřízení BK je nutno, dle Předpisu SŽDC S3/2, čl.75, po demontáži spojek odříznout konce obou kolejnic každého styku za prvním otvorem, tzn. cca ve vzdálenosti 100mm od čela kolejnice.

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

Vzhledem ke zřízení BK v rámci stavby jsou navržena jednak opatření pro dosažení předepsaných rozměrů drážního tělesa dotčeného traťového úseku regionální tratě dle VL železničního spodku s využitím Ž2.2 *Konstrukční uspořádání zvětšení šířky stezky tělesa železničního spodku*, a jednak opatření k zajištění odvodnění drážního tělesa v zářezu, které je v současné době v tomto místě prakticky bez odvodnění.

Rozšíření stezky na stávajícím drážním tělese se provede po reprofilaci traťové koleje. V části úseku v násypu je navrženo jednak přisypávkou, pokud to sklony tělesa stávajícího násypu umožňují, a tam kde to není možné, je rozšíření stezky navrženo z gabionů. Jedná se o konstrukce nejméně finančně náročné. Při jejich zřizování se vždy nejprve odstraní svrchní znečištěná vrstva násypu v tloušťce cca 100mm.

Jelikož finanční náklady stavby jsou omezené a předmětem stavby je primárně výstavba nástupiště nové železniční zastávky a nikoliv rekonstrukce tratě, je odvodnění v místě stávajícího mělkého zářezu řešeno z prostorových důvodů v minimálním rozsahu, pomocí trativodu dle VL železničního spodku s využitím Ž2.12, obr.1. Použití trativodů se zdůvodňuje propustným podložím v celém rozsahu dotčeného traťového úseku s hladinou podzemní vody v dostatečné hloubce pod plání tělesa železničního spodku (cca 4m), a dále tím, že v tomto úseku v současné době nedochází k žádným problémům se srážkovou vodou.

*Mimo to se v tomto traťovém úseku připravuje nová stavba **Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)**, investor SŽDC, s. o., která bude zahrnovat jak rekonstrukci traťové koleje, tak mj. elektrizaci tratě s osazením nových stožárů TV podél tratě, výkopy pro trasy silových, sdělovacích a zabezpečovacích kabelů a zařízení, a další stavební úpravy, které by v případě zřízení nákladného definitivního odvodnění (např. “J“-profily, ...) ve zde řešené stavbě tuto investici znehodnotily.*

Součástí objektu je reprofilace příkopu vpravo před podchodem pro pěší v délce 61m včetně vybudování nového lapače splavenin na jeho konci s napojením na stávající kanalizaci.

Železniční trať v rozsahu úpravy bude vybavena osazením nových nepřenosných návěstí - tabulí – *Vlak se blíží k zastávce* (2x) (700m před návěstí *Konec nástupiště*) z obou směrů, umístění po pravé straně tratě, dále návěstí *Tabule před vjezdem do zastávky* s názvem zastávky **Písek jih** (2ks) (min. 100m před začátkem nástupiště), umístění vpravo ve směru jízdy vlaku a návěstí *Konec nástupiště* (2x) na obou koncích nástupiště, umístění po pravé straně tratě.

Na základě doporučení GŘ SŽDC OS (O26) budou stávající vzdálenostní upozorňovací předpěvosti do žst.Písek *Vlak se blíží k samostatné předpěvosti* (4x) (jednostranná) s 1,2,3,4 pruhy (všechny nové, v reflexní úpravě) zpětně osazena do nových vzdáleností tak, aby je bylo možno osadit před a za nástupiště. Vzhledem k tomu, že předpis SŽDC D1 stanovuje pouze minimální vzdálenosti mezi jednotlivými vzdálenostními upozorňovacími (v našem případě 75m), bude upravena jejich poloha tak, aby mezi koncem nástupiště a předpěstí bylo umístěno jedno upozorňovací a další byla umístěna až před začátkem nástupiště (všechna čtyři budou rozmístěna s rovnoměrnými rozestupy). Vzhledem k délce nástupiště 90m a vzdálenosti mezi koncem nástupiště a předpěstí to bude znamenat, že rozstup mezi jednotlivými upozorňovacími bude cca 120m.

Po konzultaci s OR ST Strakonice bude zpětně osazen *Kilometrovník* (58,0), kamenný, v dobrém stavu-vpravo tratě, 3x *Hektometrovník* (58,1-58,2-58,3), kamenné, v dobrém stavu + doplnění 1x

Hektometrovník nový betonový, který v současném stavu chybí (58,4), rozmístění hektometrovníků vlevo-vlevo (naproti nástupišti) -vlevo-vpravo tratě.

Zpětně nebudou osazeny 2 snesené návěsti Klesání tratě / Stoupání tratě, v souladu s dnes platnými předpisy (D1), neboť různé sklony tratě v upravovaném úseku jsou ve stejném intervalu ($10\% \leq \text{sklon trati} < 15\%$). Není nutno rovněž osadit návěst Traťová rychlost, protože ta je návěstěna mimo zde upravovaný úsek, v němž traťová rychlost zůstává zachována původní.

Nově upravený traťový úsek bude osazen novými zajišťovacími značkami konzolovými na ocelových sloupcích (18ks) vlevo trati.

Stavební objekt SO 202 Nástupiště představuje dle zadání výstavbu nového nástupiště vpravo traťové koleje, s požadovanou délkou nástupištní hrany 90m. Skutečná navržená délka nástupištní hrany je vzhledem k rozměrům skladebných konstrukčních prvků 91,861m.

Objekt 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 SO 203 Přístupové komunikace.

Nástupiště se navrhuje vnější jednostranné, šířky 2,750m a výšky 550mm nad TK, se dvěma přístupy na začátku a na konci nástupiště, s bezbariérovým napojením na místní komunikace a s třetím bariérovým přístupem pomocí schodiště, umístěného v blízkosti přístřešku pro cestující. Šířka přístupových chodníků na nástupiště byla dohodnuta v hodnotě 2,20m, šířka schodiště je shodná s délkou nástupištní desky – 2,490m.

V místě přístřešku pro cestující budou použity 4 desky šířky 3,250m, z důvodu dodržení ustanovení čl.4.5 ČSN 73 4959. S ohledem na potřebu umístit na nástupiště v blízkosti přístřešku zařízení pro VO a rozhlas (rozvaděče,...), použije se před začátkem přístřešku ještě jeden rozšířený nástupištní panel (šířky 3,250m), na nějž se u zábradlí uvedená zařízení osadí. Průchozí část nástupiště tak v tomto místě nebude šířkově omezená. Pro stožáry VO budou použity desky s výstupkem pro osazení stožárů za zábradlím nástupiště. Pro snazší přístup do kabelového žlabu se v deskách nástupiště provedou vstupy s poklopy (6ks).

Stožár nesoucí informační tabuli (PS 101 Informační systém) nebude osazen přímo na desce nástupiště, ale na samostatném základu za nástupištěm. Dohodnuté umístění tohoto stožáru je těsně za novou polohou schodiště ve směru staničení koleje.

Nástupiště je v celé své délce navrženo ve směrovém oblouku o poloměru $R=400\text{m}$, $D=66\text{mm}$. Vzdálenost hrany nástupiště od osy traťové koleje bude v souladu s ČSN 73 4959 v celé délce nástupiště 1,680m.

Nástupiště je navrženo modulární, mostového typu ze železobetonových prefabrikovaných prvků. Konstrukce byla zvolena s ohledem na stávající terén v místě zastávky, vzhledem k nutnosti překlenutí otevřeného přístupu do podchodu v km 58,212 127, s ohledem na možnost provádění převážné části prací z prostoru traťové koleje, včetně návozu a montáže prefabrikovaných prvků nástupiště, přístřešku a dalších stavebních materiálů, a dále ve snaze o co nejkratší dobu trvání kolejových výluk a minimalizaci záboru mimodrážních pozemků.

Založení konstrukce nástupiště se vzhledem k výsledku a doporučení provedeného geotechnického průzkumu navrhuje na mikropilotách. Desky nástupiště budou připevněny k podélným trámům ocelovými úhelníky.

Napojení schodiště na stávající chodník na terénu je součástí SO 203 Přístupové komunikace, provede se s povrchem ze zámkové dlažby do betonových obrubníků.

Nástupiště, přístupové chodníky a schodiště budou vybaveny kovovým zábradlím. Zábradlí nástupiště bude ocelové pozinkované, výšky 1,100 m nad úrovní nástupiště. Bude provedeno podél celé zadní hrany nástupiště, po obou stranách podél přístupových chodníků na nástupiště a po obou stranách schodiště. Zábradlí bude provedeno v barvě obvyklé na drážních stavbách SŽDC - tmavomodrá (odstín RAL 5210).

Na koncích nástupiště nebudou osazeny schůdky pro zaměstnance dráhy (požadavek OŘ Plzeň).

Plocha nástupiště je vyspádována směrem od koleje ve sklonu 2 %. Odvodnění nástupiště je zajištěno vsakovacím žebrem, které se provede pod zadním okrajem nástupištní plochy v celé délce nástupiště, s výjimkou přemostěné rampy do podchodu pro pěší. Zde je odvodnění nástupiště vyřešeno pomocí okapu připevněného k deskám nástupiště a svedeného do prostoru za zídku rampy do vsakovacího žebra. Dle požadavku OŘ SMT Plzeň bude okap nad přístupem do podchodu pro pěší v provedení z plastu. Délka okapu je 5,000m. Navržené řešení odvodnění je možné na základě geotechnického průzkumu, kterým byl zjištěn v podloží dostatečně propustný materiál, bez zastižené hladiny podzemní vody jak v odvrtné sondě hloubky 1,50m, tak penetračních sondách hloubky až 7,00m.

Dále dle požadavku OŘ SMT Plzeň, z důvodu zabránění padání kamínků, nečistot a případně sněhu při úklidu nástupiště na chodce v přístupu k podchodu pro pěší, bude na zadní okraj nástupištní desky připevněna zábrana (plechový profil – perforovaný plech s olemováním kruhovým profilem $\varnothing 18\text{mm}$, výšky 300mm (rozvinutá šířka = 310mm, tloušťka = 3mm), s přesahy na obě strany od půdorysu přístupu do podchodu cca 1,000m. Profil bude uchycen na konstrukci zábradlí a nadvýšen nad plochou nástupištní desky o 10mm z důvodu možnosti zajištění odtoku vody z nástupiště do okapu. Celková délka úhelníku je 5,000m.

Těleso nástupiště pod nástupištními deskami probíhá v celé délce nástupiště, kromě přemostěné rampy do podchodu pro pěší. Je provedeno dosypáním ze štěrkodrti frakce 16-32mm do figury dle příčných řezů. Horní hrana vyrovnávacího náspu je v osové vzdálenosti 4,420m od osy koleje. Úroveň horního povrchu tělesa je na kótě -0,50m pod úrovní TK, tj. na úrovni spodního povrchu kabelových žlabů v nástupišti. Sklon tělesa je 1:1,5. V délce nástupiště se doplní kolejové lože traťové koleje na vnější straně koleje pod nástupištem přísypávkou ze štěrku frakce 32-63mm 40mm nad úroveň spodní hrany podélných trámů konstrukce nástupiště.

Na konci nástupiště bude těleso ukončeno palisádovou zídkou čtvrtkruhového půdorysu s ukončením čtvrtkruhu v ose základové patky F13, z důvodu možnosti provedení začátku oplocení v rámci **SO 209 Oplocení** této stavby. Aby bylo možno první palisádu osadit nadoraz k základové patce, provede se v celé výšce mikropilotového základu, v ose kratší strany, vzdálenější od osy koleje, drážka hloubky 90mm, šířky 210mm.

*Nástupiště bude výhledově prodlouženo na délku 120 m (ve směru na Tábor, tj. proti směru staničení), kterému odsouhlasená a navržená poloha nástupiště délky 90 m vyhovuje. Prodloužení nástupiště je uvažováno při modernizaci a elektrizaci úseku žst.Písek – žst.Písek město, který je součástí stavby **Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)**.*

Stavební objekt **SO 203 Přístupové komunikace** řeší napojení přístupů na nástupiště (prefabrikovaných ramp a schodiště), souvisejících s nástupištem, na stávající městské chodníky a komunikace na úrovni terénu. Šířka chodníků byla dohodnuta ve stejné hodnotě jako přístupové chodníky, související s nástupištem, tj. 2,20m, u schodiště 2,49m.

Přístup na začátku nástupiště je vyústěn směrem ke křižovatce ulic Preslova-Sovova. Zde se v ulici Preslova zřídí nové místo pro přecházení (**SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova**). Odbor dopravy i Policie ČR DI s tímto řešením souhlasí, při zajištění rozhledových poměrů místa pro přecházení na rychlost $V=50\text{km/h}$, čehož lze dosáhnout odstraněním stávajících keřů vpravo podél Preslovy ulice v celkové délce 10,10m. S MěÚ odborem životního prostředí je odstranění stávajících keřů v uvedeném rozsahu projednáno s kladným výsledkem. Šířka místa pro přecházení je 3,00m.

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.

Povrch přístupových chodníků, navazujících na konstrukce, které jsou součástí **SO 202 Nástupiště**, se navrhuje ze zámkové dlažby do betonových obrubníků převýšených vždy na jedné straně o 60mm nad úroveň zámkové dlažby. Na druhé straně je obrubník navržen v úrovni dlažby, pro zajištění odtoku vody z chodníku. Před vozovkou ulice Preslova se v zámkové dlažbě přístupového chodníku na začátku nástupiště provede signální a varovný pás z nopové dlažby červené barvy.

V souvislosti s vybudováním základu schodiště 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 bude po svém obvodu odříznuta. Po dokončení základu bude chodník obnoven do původního stavu.

Pro možnost osazení nového obrubníku mimo výše uvedenou vybouranou plochu chodníku se provede odříznutí stávajícího živичného 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 živичným krytem se zalitím spár asfaltovou zálivkou.

Stavební objekt SO 204 Přístřešek pro cestující je navržen v souladu s požadavky města Písek a SŽDC OR SBBH Plzeň, v provedení bez bočních stěn - kovová konstrukce z polorámů obdélníkového průřezu se zadní stěnou z perforovaného pozinkovaného plechu a se střechou z trapézového plechu. Osové rozměry přístřešku délka/šířka jsou 9,570 m/1,639 m, krytá čekací plocha je 15,18 m², což vyhovuje předpokládanému počtu cestujících (max. 30 osob). V případě potřeby bude zastřešená část nástupiště rozšířena v rámci jeho předpokládaného prodloužení na 120 m s ohledem na očekávaný nárůst počtu cestujících z důvodu nově zavedených přímých vlaků České Budějovice – Písek město.

Přístřešek je prostorově umístěn na ploše nástupiště v souladu s ČSN 73 4959. Pro jeho normové umístění dle výkladu GŘ SŽDC OPS (O6) bylo v místě přístřešku nástupiště rozšířeno tak, aby byl na nástupišti mezi bezpečnostním pásem a lavičkami v přístřešku zajištěn volný průchod ve dvou pěších pružích šířky 2x800mm. Šířka nástupištních desek v místě přístřešku (4ks) je 3,250m (šířka desek nástupiště je 2,750m). V přístřešku budou umístěny 3 lavičky s dělenými sedáky, koš na odpadky a tabule pro umístění informací pro cestující.

Přístřešek bude připevněn k betonovým deskám nástupiště svorníky. Navržený mobiliář (3x lavička, 1x odpadkový koš) bude připevněn chemickými kotvami. Přístřešek bude vybaven 2x tabulí na jízdní řády a informace pro cestující. Z důvodu umístění zastávky v lesoparku nebude střecha přístřešku odvodněna do okapu, ale prostým odkapem na konec nástupištní desky a následně do vsakovacího žebra pod nástupištěm.

Vzhled přístřešku, jeho konstrukce a barevnost byla projednána s MěÚ Písek odborem výstavby a investic (s městským architektem Ing.arch.Zábranským). Barevné provedení přístřešku doporučené projektantem - tmavomodrá barva (odstín RAL 5010) používaná standardně na stavbách SŽDC (zadní stěna a polorámy, mobiliář-kovové části) + šedá (případně stříbrná) barva (střecha-trapézový plech) bylo akceptováno.

Stavební objekt SO 205 Orientační systém řeší vybavení nové železniční zastávky z hlediska železničního provozu a z hlediska zajištění orientace cestujících na zastávce, v souladu s předpisy SŽDC, s.o.. Orientační systém je proveden formou neprosvětlených tabulí, které jsou na nástupišti i mimo něj rozmístěny dle příslušných předpisů, norem, a zkontrolovány v souladu s upřesněním a požadavky GŘ SŽDC O13.

Zastávka bude vybavena oboustrannou tabulí s názvem zastávky Písek jih, která bude umístěna na samostatných sloupcích na ploše nástupiště před zábradlím. Konkrétní místo bylo dohodnuto mezi přístřeškem a novou polohou schodiště.

Orientační tabule s vyznačením směrů jízdy (2ks) budou osazeny na sloupcích na nástupišti cca ve třetinách délky nástupiště. Vzhledem k významu sídel na trati i s ohledem na výhledový provozní koncept jsou v souladu s doporučením GŘ SŽDC O26 na orientačních tabulích vyznačeny směry jízdy Ražice a České Budějovice ← II → Tábor a Milevsko.

Dále budou na nástupišti, na stožárech VO (č.2N, 3N a 4N,5N), osazeny tabule s piktogramy východu z nástupiště – šipky (4ks).

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a textů musí odpovídat TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek a Směrnici SŽDC č.118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a zastávkách“ (07.2017) v platném znění. Grafické symboly – piktogramy

budou zhotoveny podle „Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ (1.vydání 09.2017) v platném znění.

Všechny tabule orientačního systému budou v modro-bílém provedení, s výjimkou značky na začátku a na konci nástupiště průchod pro pěší zakázán (2ks) a piktogramu umístěném v přístřešku kouření zakázáno (2ks), které jsou doplněny červeným mezikružím se šikmým přeškrtnutím. Ostatní tabule budou mít texty a piktogramy bílé, na modrém podkladu.

Přístupy na nástupiště z Preslovy ulice nebudou v rámci stavby samostatně značeny orientačními tabulemi; dle vyjádření města Písek informace o poloze nové zastávky budou zapracovány do informačního systému města. S tímto řešením souhlasí rovněž GŘ SŽDC O13 (Ing.Šimánková).

Tabulky pro vyznačení sektorů na nástupišti osazeny nebudou, označení sektorů podle „Pravidel pro umístění a realizaci sektorů v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách“ se provádí u mimoúrovňových nástupišť o délce 100m a více.

Stavební objekt SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn je navržen v souladu s požadavky města Písek, GŘ SŽDC OAE a SŽDC OŘ SEE Plzeň.

Pro účely napájení osvětlení zastávky a sdělovacího zařízení bude vybudována, dle vyjádření E.ON, nová elektrická přípojka, s novým odběrným místem. Z důvodu umístění nové zastávky v intravilánu je nutné počítat s poplatkem E.ON za novou el. přípojku. Předpokládaný celkový příkon el. přípojky bude do 3kW, hlavní jištění před elektroměrem 3x20A. Poloha ukončení přípojky nn je u nástupiště. Realizaci přípojky nn projekčně i realizačně zajišťuje E.ON mimo finanční náklady této stavby.

V rámci objektu se provede osvětlení otevřeného nástupiště, přístřešku a přístupových cest k nástupišti. Pro účely výpočtu osvětlení je nástupiště nové zastávky uvažováno jako „otevřené nástupiště na regionální trati“.

Osvětlovací tělesa přístřešku jsou navržena v provedení antivandal. Osvětlovací tělesa nástupiště jsou umístěna na sklopných stožárech o výšce 5,5 m nad povrchem nástupiště respektive okolním terénem. Sklopné stožáry jsou umístěny na rozšířené nástupištní desce za zábradlí. Přístup do svorkovnic sklopných stožárů bude ze strany nástupiště (s výrobcem sklopných stožárů je proto nutno při jejich objednávce dohodnout atypický směr sklápění!).

Osvětlení přístupových chodníků je společně s osvětlením nástupiště (jeden stavební objekt). Stožáry osvětlení pro přístupové cesty budou umístěny pouze na dražním pozemku. Pro osvětlení na nástupišti je požadováno i dálkové ovládání. Pro ovládání osvětlení přístřešku bude využito ovládání osvětlení nástupiště. Zapínání a vypínání osvětlení přístřešku bude souběžné s osvětlením nástupiště.

Na nástupišti bude jedno světlo v nočních hodinách svítit trvale z důvodu viditelnosti – spínané soumrakovým čidlem.

Stavební objekt SO 207 Úprava zeleně řeší potřebu smýcení křovin a kácení stromů z důvodu výstavby nové železniční zastávky, a dále náhradní výsadbu zeleně za odstraněné dřeviny a křoviny.

Pozemky, na nichž se stavba nachází, jsou ve vlastnictví ČD, a. s. a Města Písek. Při návrhu přístupových chodníků na nástupiště byla snaha o minimalizaci zásahu do stávající zeleně a nutnosti kácení stromů. V konečném návrhu bylo dosaženo toho, že je nezbytné pokácet pouze jabloně (změřený průměr kmene ve výšce 1,30m nad zemí je ø18cm) a vzrostlý tříkmenový topol (změřené průměry kmenů ve výšce 1,30m nad zemí jsou ø60cm, ø45cm a ø70cm), který se nacházel ve vzdálenosti 7,30m od osy koleje, v těsné blízkosti rampy do podchodu, a který výrazně narušoval statiku zárubní zdi přístupové rampy.

O pokácení jabloně bylo MěÚ odboru ŽP podáno oznámení na předepsaném formuláři. Pokud se týče topolu, oproti přípravné dokumentaci dochází ke změně, neboť o pokácení topolu již bylo v 02.2018 požádáno SŽDC OŘ Plzeň v rámci provádění údržbových prací a v 03.2018 byl topol pokácen. Součástí stavby tak nadále zůstávají pouze kompenzační opatření za pokácení topolu, stanovená MěÚ odborem ŽP při zpracování přípravné dokumentace této stavby.

Dále se odstraní keře podél Preslovy ulice, v prostoru křižovatky s ulicí Sovova, v délce 10,10m, pro zajištění rozhledových poměrů ($V=50\text{km/h}$) na novém místě pro přecházení, které je zde navrženo v souvislosti se zřízením přístupu na nástupiště nové železniční zastávky. MěÚ odbor ŽP, po dohodě s PČR DI, s tímto souhlasí.

MěÚ odborem ŽP bylo provedeno ocenění dvou výše uvedených dřevin určených k pokácení, respektive pouze jedné - topolu (ovocný strom do ocenění nebyl zahrnut), a proveden návrh kompenzačních opatření = náhradní výsadby zeleně. Náhradní výsadba bude provedena v místě stavby. Je složena jak ze vzrostlých stromů (3x lípa), tak z okrasných (plodonosných) keřů tak, aby se tyto dřeviny a keře daly rozmístit i v blízkosti nástupiště a přilehlých chodníků.

Stavební objekt SO 208 Oplocení má jako hlavní účel zabránit nelegálnímu přecházení železniční tratě v místě za koncem nástupiště. Objekt bude vybudován od konce nástupiště souběžně s tratí ve směru staničení, v celkové délce 39,25m, těsně při patě železničního náspu.

Bylo dohodnuto, že pro jednotnost je navržen stejný typ zábradlí jako na nástupišti, tedy výšky 1,100 m, včetně barvy, osazený chemickými kotvami na vrtané betonové patky $\varnothing 300/1000\text{mm}$. Jeho výška 1,100m pro zabránění hromadného nelegálního přecházení postačuje.

Vzhledem k přítomnosti podzemních sítí (parovod-v dostatečné hloubce, optický kabel CETIN, ELSAT-kabelová televize) je oplocení navrženo nikoliv ve formě opěrné zídky či gabionů, ale s bodovými základy (patky), pro možnost bezkolizního vykřížení s těmito sítěmi. Oplocení není možno bez křížení se sítěmi realizovat, neboť by ztratilo význam, s ohledem na svoji funkci, kterou je zabránění přístupu k železniční trati.

Pro ověření reálnosti zřízení oplocení v navržené trase podél paty železničního náspu bylo projektantem při zpracování projektu zajištěno přesné vytýčení stávajících tras těchto inženýrských sítí (situační poloha+hloubka) a vyžádáno vyjádření k možnosti realizace oplocení v navržené trase od všech tří správců uvedených inženýrských sítí (Teplárna Písek, CETIN, Elsat-kabelová televize).

Důrazně se upozorňuje, že při provádění základových patek oplocení ($\varnothing 300\text{mm}$) v tomto místě musí zhotovitel stavby se správcí sítí velmi úzce spolupracovat.

Stavební objekt SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova řeší výškovou úpravu stávajícího chodníku podél bytové zástavby v souvislosti s nově navrženým místem pro přecházení, na nějž navazuje přístupový chodník k začátku nástupiště železniční zastávky. Součástí tohoto SO je úprava přístupu místa pro přecházení na straně ulice Preslova u bytové zástavby.

Úprava chodníku se provede snížením úrovně 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.

Budou použity nové speciální nájezdové a přechodové obrubníky. Místo pro přecházení je provedeno v souladu s ČSN 73 6110, Změna 1.

Povrch chodníku bude proveden z původní zámkové dlažby, pouze u nových obrubníků podél vozovky se nově zřídí varovný pás z nopové dlažby červené barvy.

B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění a uvádění stavby do provozu, předpokládané lhůty výstavby

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 eventuelně 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., jíž se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

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.

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 nepřetržitě kolejové výluky** (předpoklad 16N).

Předpokládané termíny realizace stavby :

Předpokládaná doba výstavby :	4 měsíce
Předpokládaný termín zahájení stavby :	03.2018
Předpokládaný termín dokončení stavby :	06.2019

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Zabezpečení hlavních energií v době provádění stavby

Při provádění stavby vybraným zhotovitelem budou použity stroje, mechanismy a zařízení především s vlastními zdroji energie.

Případný požadavek na zajištění elektrické energie pro potřeby stavby si dohodne vybraný zhotovitel stavby s investorem, respektive s OŘ Plzeň; SŽDC SSŽE; E.ON Distribuce, a.s.;... - zřejmě již bude možno využít zdroj v místě stavby – stávající přípojku nn, realizovanou E.ON, na níž bude po dokončení stavby napojeno VO nástupiště a osvětlení přístřešku na nástupišti, pokud bude dokončena před zahájením stavby) - přes vlastní elektroměr. Další možností je napojení na místní distribuční síť po dohodě s Městem Písek a s E.ON, Distribuce, a.s..

V případě potřeby zhotovitele a nemožnosti připojení na stávající rozvody je nezbytné zajistit vlastní mobilní výrobu elektrické energie pomocí elektrocentrál.

Zajištění užitkové vody v místě stavby pro účely stavby si dohodne vybraný zhotovitel rovněž s investorem (možnost ze stávajících rozvodů města, ...), jinak je nutno řešit jejím dovozem, neboť v blízkosti stavby se nenachází žádný vhodný a přístupný otevřený vodní zdroj. Případná místa odběru např. z místního městského vodovodu, hydrantů či místních rybníků je nutno projednat za účasti investora, správce infrastruktury (Město Písek, ...), případně za účasti správce nejbližšího vodního toku, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby.

Pitnou vodu je zapotřebí zajišťovat obdobným způsobem, případně zajistit dovoz pitné vody balené.

Zabezpečení hlavních energií po dokončení stavby

Pro provoz dokončené stavby je zapotřebí zajistit pouze elektrickou energii pro napájení nového VO nástupiště a přístupu na nástupiště, přístřešku pro cestující, informační systém a rozhlas. Požadovaný celkový příkon elektrické přípojky je 3kW, hlavní jištění před elektroměrem je 3x 20A.

Pro tyto účely bude vybudována nová elektrická přípojka, s novým odběrným místem. Pro připojení zastávky (nového odběrného místa) provede společnost E.ON Distribuce, jako provozovatel distribuční soustavy (PDS), nutné úpravy distribuční soustavy na své náklady, v potřebném rozsahu.

Dle zaslaných podkladů od E.ON Distribuce, a.s. respektive od zpracovatele projektu přípojky nn pro E.ON – společnosti Elektrostav Strakonice v průběhu projekčních prací, bude přípojka nn vedena z prostoru ulice Heritesovy a přivedena k dohodnutému místu do prostoru lesoparku těsně za zastávku, k palisádovému ukončení tělesa nástupiště.

Stavba po svém dokončení nemá žádné požadavky na potřebu veřejných sítí komunikačních vedení, ani na potřebu elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Pro provoz dokončené stavby nové železniční zastávky není zapotřebí zásobování vodou ani jakákoliv jiná její potřeba, ani žádné další jiné vnější zdroje.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavba je součástí železničního svršku a spodku, který neprodukuje žádné splaškové vody. Množství dešťových vod odtékajících z nových ploch nástupiště, přístřešku a přístupových chodníků bude i po dokončení stavby stejné jako v současné době, v závislosti na množství dešťových srážek.

Funkční odvodnění v celé délce řešeného traťového úseku v současné době není prakticky žádné, přesto zde problémy se srážkovou vodou nejsou. Důvodem je propustné podloží drážního tělesa a rostlého terénu pod tělesem, s hlubokou úrovní hladiny podzemní vody. V blízkosti tratě se nenachází ani žádná vodoteč.

Při návrhu odvodnění se vycházelo z geotechnického průzkumu, kterým byl zjištěn v podloží dostatečně propustný materiál, bez zastížené hladiny podzemní vody, jak v odvrtné sondě hloubky 1,50m, tak v penetračních sondách hloubky až 7,00m. Rovněž archivní průzkum z doby výstavby sídliště Jih potvrzuje, že úroveň hladiny podzemní vody v tomto území je v minimální hloubce cca 4,00m od paty železničního náspu respektive od stávající úrovně terénu.

Odvodnění plochy nástupiště a přístřešku pro cestující je řešeno jednak příčným sklonem, desky nástupiště jsou uloženy ve sklonu 2 % směrem od koleje a jednak podélným sklonem, daným klesáním traťové koleje ve směru staničení, o velikosti 1,10% respektive 1,37%. Srážková voda bude z desek odkapávat za nástupiště, kde pod zadním okrajem nástupiště plochy bude vybudováno vsakovací žebro šířky 600mm v celé délce nástupiště, v místě přístřešku 1000mm.

Nad přístupem do podchodu je navržen okap pro zachycení stékající dešťové vody z plochy nástupiště. Okap má přesahy cca 1,000m na obě strany od půdorysu přístupu do podchodu, sklon okapu tak je totožný se sklonem traťové koleje -1,10%. Okap je vzhledem k minimálnímu množství odváděné vody vyústěn nad vsakovací žebro, zajišťující odvodnění nástupiště.

Odvodnění železničního spodku upravovaného úseku tratě v zářezové části v rámci stavby je řešeno jednak provedením reprofilace stávajícího otevřeného příkopu před podchodem pro pěší vpravo tratě v délce 61m a jednak trativody v zářezové části směrového oblouku tratě.

Příkop s podélným sklonem 0,5 až 0,7% je nezpevněný a je zaústěn do nově navrženého lapače splavenin, kterým byl nahrazen původní lapač splavenin dnes již v nepříliš dobrém stavu. Lapač splavenin je napojen na stávající drážní kanalizaci DN 600mm, jenž zde byla vybudována při výstavbě podchodu. Způsob odvedení povrchových vod zůstal zachován stejný.

Trativody DN 150mm se šachtami DN 400mm jsou vedeny po obou stranách koleje v délkách 162m po levé straně a 129m po pravé straně. Základní vzdálenost šachet je 30m, podélný sklon trativodů je shodný se sklonem trati. Plán tělesa železničního spodku je vzhledem k propustnému podloží uvažována vodorovná, současně i nejlépe vystihuje tvar železničního tělesa. Trativod po levé straně je zaústěn do stávající drážní kanalizace před podchodem, trativod po pravé straně je vyústěn na začátek reprofilovaného příkopu monolitickou drenážní výústí.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽDC S4 a se Vzorovými listy železničního spodku.

Stavba po svém dokončení nevyžaduje žádnou potřebu pitné či užitkové vody. Dokončená stavba sama neprodukuje žádné další vlastní odpadní vody.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Příjezd na staveniště je možný nejlépe po železnici ve směru od žst.Písek město (2,210 km) nebo od žst.Písek (1,230 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 město a v žst.Písek. 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.

Případný jiný přístup, po mimodrážních pozemcích (dočasný vstup na pozemky), si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby v rámci svých přípravných prací před zahájením stavby.

V tomto případě se bude vždy jednat zásadně o krátkodobé dočasné zábory do 1 roku (reálně do 1-4 měsíců).

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Při návrhu přístupových chodníků na nástupiště byla snaha o minimalizaci zásahu do stávající zeleně a nutnosti kácení stromů. V konečném návrhu bylo dosaženo toho, že je nezbytné pokácet pouze jabloň (změřený průměr kmene ve výšce 1,30 m nad zemí je $\varnothing 18$ cm) a vzrostlý tříkmenový topol (změřené průměry kmenů ve výšce 1,30 m nad zemí jsou $\varnothing 60$ cm, $\varnothing 45$ cm a $\varnothing 70$ cm).

MěÚ odborem ŽP bylo provedeno ocenění dvou výše uvedených dřevin určených k pokácení, respektive pouze jedné - topolu (ovocný strom do ocenění nebyl zahrnut), a proveden návrh kompenzačních opatření.

Za pokácené dřeviny a smýcené keře bude provedena náhradní výsadba zeleně, přednostně v místě lesoparku, dle předaného požadavku a podkladů MěÚ Písek, odboru ŽP, odsouhlaseného investorem SŽDC SSZ. Je složena jak ze vzrostlých stromů, tak z okrasných (plodonosných) keřů tak, aby se tyto dřeviny a keře daly rozmístit i v blízkosti nástupiště a přilehlých chodníků.

Konečné rozmístění 3ks stromků a 18ks keřů bude provedeno po dokončení veškerých stavebních činností v souvislosti s výstavbou nové zastávky, v závěru stavby, ve spolupráci zhotovitele stavby a MěÚ Písek odbor životního prostředí.

Rozsah a specifikace náhradní zeleně – výsadba:

3x <i>Tilia cordata</i> (Lípa srdčitá), velikost 14/16	(délka péče 2 roky)
10x <i>Aronia melanocarpa</i> (Temnoplodec černoplodý), velikost 2l	(délka péče 2 roky)
8x <i>Amelanchier alnifolia</i> (Muchovník olšolistý), velikost 2l	(délka péče 2 roky)

Součástí kompenzačních opatření a náhradní výsadby za pokácené dřeviny (jabloň, topol) je následná péče o vysazenou náhradní zeleň v délce 2 roky, kterou musí zajistit zhotovitel po dokončení stavby (např. smlouvou s městem Písek (Technické služby), ...).

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a předpisů SŽDC, ČD, ČSN, TNŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu je vypracován a v projektu doložen „Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“ a „Manuál údržby z hlediska BOZP“.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Zákon 309/2006 Sb. ze dne 22.6.2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), Nařízení vlády č.362/2005 Sb. ze dne 17.8.2006 o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, Nařízení vlády č.591/2006 Sb.ze dne 12.12.2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a Nařízení vlády č.361/2007 Sb. ze dne 28.12.2007, ve znění Nařízení vlády 68/2010 Sb., ve znění Nařízení vlády 93/2012 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Jelikož jde o stavbu dráhy, je dále nutné dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 - Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- (a) Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- (b) Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost

- (c) Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
 - (d) Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
 - (e) Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
 - (f) Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
 - (g) Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
 - (h) Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě. Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :
- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
 - Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

Pro práce prováděné strojnými mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby, mechanismy obdobnými a případně použitými kolovými jeřáby, pokud budou při stavbě použity.

Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby a dalšími stavebními stroji je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC.

Železniční trať v úseku Písek město-Písek není v oblasti prováděné stavby elektrifikovaná.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby

Při projekčním zpracování návrhu stavby jsou dodrženy veškeré parametry Vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

K ověření návrhu stavby podle §49b Zákona č.266/1994 Sb. v platném znění je provedeno posouzení shody a vypracování stanoviska notifikované osoby k návrhu stavby (interoperabilita).

B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a nároky na jejich zabezpečení

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. Přechod parovodu na horkovod Písek, realizace 2018 – již dokončeno
2. Zřízení zastávky Písek jih, realizace 03 – 06/2019
3. Písek – Preslova, SŽDC:NN příp. kab., realizace 03 – 06/2019
4. Oprava podchodu pod železniční tratí 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.

B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu stavby v průběhu výstavby a užívání

Součástí projektu SO 202 Nástupiště je statický výpočet založení nástupiště na mikropilotách, statický výpočet zdi schodiště a statický výpočet konstrukčního provedení základových patek pod konstrukci nástupiště, kde je doložen v příloze č.6 *Návrh založení nástupiště*.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Na stavbu vydal Městský úřad Písek, odbor výstavby a územního plánování, dne 22.5.2017 Rozhodnutí o umístění stavby, kterým vyjádřil souhlas s rozsahem stavby a s jejím umístěním v navrženém rozsahu v daném místě. Rozhodnutí nabylo právní moci dnem 27.6.2017.

Podmínky pro umístění stavby a pro následnou projektovou přípravu stavby byly v rámci vypracování projektu zohledněny a splněny, další podmínky týkající se realizace stavby musí být plně respektovány při provádění stavby.

Městský úřad Písek, odbor výstavby a územního plánování rovněž souhlasí s vydáním rozhodnutí o povolení stavby podle ustanovení §15, odst.2 Stavebního zákona, a to bez uvedení jakýchkoliv dalších podmínek.

Stavba je umístěna v Jihočeském kraji na pozemcích jednak drážních ve vlastnictví ČD, a.s., parc. č. 2545/1 (k.ú.Písek), SŽDC, s.o., parc. č. 1551/19 (výkup v rámci stavby) a parc.č. 1551/20 (výkup v rámci stavby) (k.ú.Písek), a jednak městských ve vlastnictví Města Písek parc.č. 1551/3 (k.ú.Písek), parc.č. 1551/10 (k.ú.Písek) a parc. č. 1551/17 (k.ú.Písek).

V rámci stavby byl proveden výkup části pozemku ve vlastnictví Města Písek parc.č. 1551/3 (k.ú.Písek) do vlastnictví SŽDC, s.o.. Vykoupené dvě části jsou již evidovány v KN pod parc.č. 1551/19 (k.ú.Písek) a parc.č. 1551/20 (k.ú.Písek).

Začátek stavby : km 57,953 959 (začátek reprofílce a vyrovnání koleje SO 201)

Konec stavby : km 58,441 784 (konec reprofílce a vyrovnání koleje SO 201)

B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Projektová dokumentace návrhu stavby byla projednána s orgány a organizacemi chránícími zájmy společnosti z hlediska životního prostředí – viz část H. Doklady. Všechna vyjádření byla kladná, bez uvedení připomínek nebo podmínek k navrženému řešení.

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace

Kapacitní údaje z předchozího stupně dokumentace byly dodrženy. Finanční náklady na zhotovení jednotlivých provozních souborů (**B.1.1**) a stavebních objektů a (**B.2.1**) oproti přípravné dokumentaci nebyly překročeny.

Vztažný HM pro staničení této stavby byl zvolen a zachován, v souladu s přípravnou dokumentací, v km **58,0**.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

Stavba se nachází v intravilánu města Písek v oblasti stávajícího podchodu pro pěší v evžkm 58,212 a přilehlého lesoparku, mezi ulicemi Sovova a Heritesova, v souběhu s ulicí Preslova.

Průběh inženýrských sítí a umístění zařízení správců sítí v prostoru staveniště je patrný z koordinační situace stavby.

Staveniště je v současné době prakticky připraveno k realizaci navržené stavby, nejsou zapotřebí žádná další zvláštní opatření k jeho uvolnění.

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

V místě stavby není k dispozici odběrné místo elektrické energie z drážních zdrojů. Případný požadavek na zajištění elektrické energie pro potřebu stavby si dohodne vybraný zhotovitel stavby s investorem, případně s městem Písek, v rámci přípravy stavby. Elektrická energie bude v případě potřeby zajišťována dočasnou přípojkou napojením na stávající rozvody nn, případně vlastními zdroji zhotovitele (elektrocentrály, ...), eventuálně pak přípojkou nn pro novou železniční zastávku, kterou projekčně i stavebně zajišťuje E.ON, pokud bude do zahájení stavby dokončena a k dispozici.

Při provádění stavby se předpokládá použití strojů a mechanismů s vlastními zdroji energie.

Zajištění užitkové vody v místě stavby pro stavební účely je nutno řešit jejím dovozem automobilními cisternami s využitím městských komunikací, neboť v blízkosti stavby se nenachází žádný vhodný a přístupný otevřený vodní zdroj. Případná místa odběru (např. z městského vodovodu, hydrantů, ...) je nutno projednat za účasti investora, správce infrastruktury, případně správce nejbližšího vodního toku, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby. Pitná voda bude zajišťována dovozem ze zdrojů zhotovitele stavby (např. jako balená,...).

Možnost zajištění ploch zařízení staveniště je v místě stavby velice omezená, reálně je možno využít pouze plochy na pozemku města na opačné straně koleje u stávající bytové zástavby v prostoru ulice Smrkovická, která je v tomto místě využívána k parkování automobilů. V krajním případě, po dohodě s Městem Písek, by bylo možno zřejmě využít i omezenou část plochy lesoparku na straně nástupiště mezi křižovatkou ulic Preslova a Heritesova a podchodem pro pěší.

Další dočasné plochy zařízení staveniště a případné mezideponie pro stavebních konstrukce a materiály je nutné případně směřovat na drážní pozemky do přilehlých železničních stanic v příznivé vzdálenosti cca do 2km - žst.Písek město a žst.Písek.

V dostatečném předstihu musí být rovněž zajištěna připravenost kolejiště žst.Písek město a žst.Písek (manipulační koleje), z hlediska uvolnění pro eventuelní stání stavebního vlaku, stavebních mechanismů a případnou vykládku stavebních materiálů, pokud by zhotovitel uvažoval s navážením materiálů po železnici z těchto žst..

Potřebné další uvolnění drážních pozemků a objektů je zapotřebí upřesnit s budoucím zhotovitelem stavby, v souladu s jeho nároky na požadavky a připravenost území stavby a s možnostmi a pravomocemi investora.

Investor (SŽDC, SSZ) má v současné době uzavřenou Smlouvu o právu k provedení stavby SŽDC na pozemcích Města Písek parc.č. 1551/3, parc.č. 1551/10 a parc.č. 1551/17, které umožňují poskytnutí uvedených pozemků pro potřebu realizace zde řešené stavby. Část pozemku parc.č. 1551/3 je již od Města Písek v rámci zde připravované stavby vykoupěna do vlastnictví SŽDC, s.o. (parc.č.1551/19 a parc.č. 1551/20).

Dále má uzavřenou Smlouvu o právu k provedení stavby SŽDC na pozemku ve vlastnictví ČD, a.s. parc.č.2545/1 a souhlas vlastníka tohoto pozemku, ČD, a.s., s navrženým stavebním záměrem

Před zahájením stavby musí ještě investor uzavřít s oběma subjekty nájemní Smlouvu na užívání uvedených pozemků, pro realizaci stavby, aby byl po dobu stavby zajištěn majetkoprávní vztah k dotčeným pozemkům respektive k jejím částem.

B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Využití stávajících objektů pro potřebu stavby se nepředpokládá, ve stavbě nejsou ani nejsou budovány žádné nové vhodné objekty, které by bylo možno pro potřebu stavby využít.

B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby pro potřebu stavby se rovněž nepředpokládá.

B.1.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

Obsahem stavby je provedení novostavby železniční zastávky a úprava železničního svršku – reprofilace, směrové a výškové vyrovnání a provedení BK stávající traťové koleje v oblasti výstavby nové zastávky.

Bourací práce budou minimálního rozsahu, v rámci stavby se provedou převážně jako součást SO 201 Železniční svršek a SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova.

Nejbližší zjištěná skládka pro výkopovou zeminu, nekontaminovaný odpad šterkové lože z provedené reprofilace, betonové konstrukce a úlomky betonu se nachází do vzdálenosti do 5km (Rekultivace Písek spol. s r.o.), uložení asfaltových vybouraných povrchů a konstrukcí je možné rovněž do 5km (Bohemia Asfalt, s.r.o., případně Strabag), eventuálně do 25km (Rumpold 01 Vodňany s.r.o.).

Skládka pro vyzískané dřevěné prážce (kontaminované) se nachází v Tušimicích (Skládka CELIO - 205km).

Nevyužitelné zbytky kovů a kovové materiály budou likvidovány dle Směrnice č.42/2009 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“, dle dispozic OŘ Plzeň, případně ve sběrnách kovových odpadů.

B.1.6.5 Likvidace porostů

Kácení porostů, dřevin a křovin se provede v nejnutnějším rozsahu. S OŘ ST Strakonice je dohodnuto provedení smýcení a kácení kolizních křovin a dřevin v rámci údržbových prací OŘ ST Strakonice v době vegetačního klidu 2018/2019. Při realizaci stavby se proto předpokládá pouze dokončení smýcení křovin v minimálním rozsahu, pokud bude zapotřebí (dokončení smýcení křovin podél traťové koleje v rámci SO 201 Železniční svršek a SO 202 Nástupiště a úprava místa pro přecházení v ulici Preslova v rámci SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova).

B.1.6.6 Likvidace škodlivých odpadů

Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Jediným druhem škodlivých odpadů, který bude v průběhu realizace stavby vyprodukován, jsou vyzískané vyměněné dřevěné prážce stávajícího kolejového roštu (SO 201).

Řízená skládka pro vyzískané dřevěné prážce (kontaminované) se nachází v Tušimicích (Skládka CELIO - 205km), kam budou veškeré dřevěné prážce v rámci stavby přemístěny.

Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

Další podrobnosti ohledně vzniku a likvidace odpadů v souvislosti s touto stavbou jsou uvedeny v odstavci **B.3.1.5 Program odpadového hospodářství** této Souhrnné zprávy.

B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby

Po dobu výstavby musí zhotovitel respektovat ochranná pásma v obvodu staveniště a případně je viditelně označit a zabezpečit, pokud by do nich stavební činností zasahoval.

Chráněné objekty ani chráněné porosty se v místě předpokládané stavební činnosti nenacházejí.

B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Samostatné přeložky stávajících inženýrských sítí vyvolané stavbou se nepředpokládají, ani je stavba sama neřeší. Všechny trasy inženýrských sítí jsou vyznačeny v koordinační situaci stavby.

V místě přístupového chodníku, od místa pro přecházení na začátek nástupiště, cca 2,00m od okraje vozovky Preslovy ulice, kříží nově navržený přístupový chodník k nástupišti podzemní kabel VO města Písek. Vzhledem ke konstrukční tloušťce konstrukčních vrstev chodníku ze zámkové dlažby a případné sanace ze šterkodrti (max. tloušťka cca 700mm) by trasa neměla být 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 s obetonováním bez porušení kabelu.

Vzhledem k přítomnosti podzemních sítí (parovod-v dostatečné hloubce, optický kabel CETIN, ELSAT-kabelová televize), které kříží trasu nově navrženého oplocení za koncem nástupiště, je oplocení navrženo nikoliv ve formě opěrné zídky či gabionů, ale s bodovými základy (patky), pro možnost bezkolizního vykřížení s těmito sítěmi. V případě potřeby, po přesném vytýčení trasy kabelů při realizaci, se případně délka pole v místě křížení upraví tak, aby patky byly umístěny mimo trasy kabelů.

Oplocení není možno bez křížení se sítěmi realizovat, neboť by ztratilo význam, s ohledem na svoji funkci, kterou je zabránění přístupu k železniční trati.

B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Při přípravě staveniště ani v průběhu výstavby nejsou zapotřebí žádná zvláštní omezující či bezpečnostní opatření pro zajištění zdárného průběhu a dokončení stavby.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky Vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášky č.23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 Vyhlášky č.246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a Směrnice SŽDC č.56, o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

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 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 nepřetržitě 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) je nutno NAD uvažovat v úseku ŽST Písek město – ŽST Písek (délka náhradní trasy je do 5 km, odhadnuté provozní náklady cca do 7.000,- Kč/den).

Příjezd na staveniště je možný nejlépe po železnici ve směru od žst.Písek město (2,210 km) nebo od žst.Písek (1,230 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, Heritesova, Sovova, Preslova, Smrkovnická) 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 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 město a v žst.Písek. 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 budou dohodnuty s OŘ Plzeň PO Strakonice před zahájením stavby v rámci stavební přípravy vybraného zhotovitele stavby.

Z hlediska provádění stavby není zapotřebí žádných zvláštních opatření silniční dopravy. Realizace se provádí převážně pouze na drážním tělese respektive na pozemcích obce sousedících s dráhou, bez jakéhokoliv zásadního omezení silniční dopravy.

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

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 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 nepřetržitě kolejové výluky** (předpoklad 16N).

B.1.6.11 Omezení v dodávce energii

Provádění stavby nevyvolá žádná omezení v dodávce energií sousední infrastruktury po celou dobu jejího průběhu.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

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.

Výkup staveb nebo jejich částí (případně bytů či nebytových prostor) není pro zde řešenou stavbu zapotřebí a provádět se nebude.

B.1.8. Výjimky z předpisů

Realizace stavby nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN, návrh byl proveden v souladu s těmito dokumenty.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Stavba nové železniční zastávky v Městě Písek a s její výstavbou související nezbytné kolejové úpravy stávající tratě se navrhuje na regionální neelektrizované železniční trati TÚ 1811 Tábor-Ražice, DÚ 20 Písek město-Písek, v **km 57,953 959 až 58,441 784**. Vlastní železniční zastávka Písek

jih je navržena v km 58,183 619 až 58,275 102 staničení tratě po její pravé straně, 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. Střed nástupiště je v km 58,229 357, střed přístřešku pro cestující v km 58,228 118. V uvedeném úseku prochází trať intravilánem města Písek.

Podklady SŽDC OŘ Plzeň (Ing.Sekyra) ohledně stávajícího provozu na trati, v místě navrhovaného nástupiště :

Normativy délky vlaků:

- | | |
|-------------------------------|-------|
| • osobních zastávkových | 63 m |
| • osobních dálkové dopravy je | 70 m |
| • nákladní dopravy | 559 m |

Mostní konstrukce v km 41,791 (úsek trati od km 41,670 do km 41,960) je přechodná pouze pro vlaky délky maximálně 30 metrů.

Pro osobní dopravu je přechodná motorová jednotka REGIONOVA TRIO (řady 814.2+014+814.2) nebo souprava REGIONOVA řady 814.0+914 s jedním motorovým vozem řady 810.

Pro osobní a nákladní dopravu jsou přechodná pouze jednoduše hnací vozidla řady 749 nebo 754 s jedním čtyřnápravovým vozem s hmotností na nápravu maximálně 18 tun a délky maximálně 16,5 metru.

V současné době není v mezistaničním úseku Písek - Písek město provozován žádný vlak nákladní dopravy (obsluha trati je prováděna pouze 1 párem Mn vlaků provozovaných pouze v úseku Tábor - Branice).

Veškeré Os a Sp vlaky na trati jsou v současné době provozovány motorovými jednotkami REGIONOVA řady 814.0+914, nebo motorovými vozy řady 810.

Ve směru Písek - Písek město je to 8 osobních vlaků v pracovní dny, 6 vlaků o víkendech; v opačném směru Písek město - Písek je to 9 osobních vlaků v pracovní dny, 7 vlaků o víkendech, z nichž v neděli jedoucí rušící Sp 1934 a zastavující pouze v některých zastávkách a stanicích nahrazuje Os 8418 zastavující na všech zastávkách.

V období letních měsíců má navíc do stanice Písek město ve směru od Písku zajiždět každou neděli Sp 1572 / Sp 1573 nebo-li tzv. "Otavský motoráček", dopravce KŽC.

Výstavba nové železniční zastávky v navrženém rozsahu, se zachováním stávající návrhové rychlosti $V=65\text{km/h}$, nemá v traťovém úseku Písek město-Písek žádný zásadní vliv na změnu železničního provozu ani na změnu provozní a dopravní technologie, oproti současnému stavu. Po dokončení stavby zůstane rozsah železničního provozu stejný jako dnes, počet pravidelných vlaků zůstane zachován.

Ke změně provozní a dopravní technologie dojde až v souvislosti s připravovanou stavbou **Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)**, která je v současné době ve fázi záměru projektu a dokumentaci pro územní řízení.

Její součástí je i prověření Jihočeským krajem požadované modernizace a elektrizace úseku Písek–Písek město, ve kterém se nachází zde řešená zastávka **Písek jih**, včetně souvisejících změn provozního konceptu na dotčených tratích, s cílem výrazně zatraktivnit a posílit roli železniční dopravy v rámci dopravní obslužnosti řešeného území.

V rámci výše uvedené dokumentace pro územní řízení je již uvažováno s existencí zastávky **Písek jih**, která je z přepravního hlediska fakticky nutnou podmínkou pro modernizaci a elektrizaci zde řešeného úseku.

V této stavbě navržena úprava levostranného směrového oblouku o poloměru $R=400\text{m}$ v místě zastávky (snížení převýšení z nynějších $D=98\text{mm}$ na $D=66\text{mm}$, klotoidické přechodnice) vyhovuje i

pro výhledovou maximální traťovou rychlost v úseku Písek město–Písek, dle zpracované Studie proveditelnosti, V130=80 km/h (konzultace s GR SŽDC OTH – Ing.R.Trejtner).

Stavba „Zřízení zastávky Písek jih“ přinese následující zlepšení:

- nové vnější nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK (zast.Písek jih) zlepší kulturu cestování,
- přiblížení nástupiště centru města zatraktivní železniční dopravu (předpokládaný nárůst frekvence cestujících).

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Návrh stavby z hlediska jejího vlivu na ŽP byl důsledně projednáván a konzultován s MěÚ OŽP Písek, veškeré jeho podmínky a požadavky jsou v projektové dokumentaci stavby respektovány a splněny.

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Dokončená stavba nebude mít žádný negativní dopad na životní prostředí či na jeho změnu, železniční trať, která má v intravilánu města historicky vymezen svůj koridor, v souladu s Územním plánem, zůstane ve své původní poloze, bez zásadních vnějších změn.

Převážná část stavby je navržena na pozemcích zahrnutých v Územním plánu Písek v plochách DI-D (plochy dopravní infrastruktury dráží), 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 (stávající plochy veřejných prostranství), které toto využití připouští.

Jelikož se jedná o stavbu železničního svršku a spodku malého rozsahu na stávající regionální železniční trati, charakteru pasivní stavby, zahrnující úpravu stávající traťové koleje a novostavbu zastávky v intravilánu obce, na plochách pro tento typ stavby určených, která bude provedena převážně v současných hranicích dráhy, a která zachovává současný rozsah železničního svršku, není povinnost posouzení dle zákona č.100/2001 Sb. (Kategorie I dle přílohy č.1) v platném znění.

Dle vyjádření KÚJČK OŽPZaL zde řešená stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení podle §7 zákona č.100/2001 Sb. – viz odst.**B.3.2.** a Dokladová část.

KÚJČK OŽPZaL současně vyloučil významný vliv připravované stavby na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000).

B.3.1.1 Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna převážně na pozemku ve vlastnictví dráhy, který má charakter ostatní plochy (druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – dráha) a zčásti na sousedních pozemcích ve vlastnictví města Písek, které mají rovněž charakter ostatní plochy (druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace nebo zeleň).

V těsném sousedství tratě, po pravé straně, v místě situování nové zastávky, mezi železniční tratí a Preslovou ulicí, se nachází lesopark se vzrostlými stromy. Při návrhu přístupových chodníků na nástupiště byla snaha o minimalizaci zásahu do stávající zeleně a nutnosti kácení stromů.

V konečném návrhu bylo dosaženo toho, že je nezbytné pokácet pouze jablono (změřený průměr kmene ve výšce 1,30 m nad zemí je ø18 cm = *podlimitní dřevina*) a vzrostlý tříkmenový topol (změřené průměry kmenů ve výšce 1,30 m nad zemí jsou ø60 cm, ø45 cm a ø70 cm = *nadlimitní dřevina*), vzdálenost topolu od osy koleje je 7,30 m.

Topol vyrůstal v těsné blízkosti rampy do podchodu a výrazně narušoval statiku zárubní zdi přístupové rampy a ohrožoval tak bezpečnost chodců. Pro budoucí nástupiště představoval potenciální nebezpečí v podobě pádu větví či vyvrácení kmenů na nástupiště zastávky a na traťovou kolej.

V průběhu projektové přípravy stavby byl topol v rámci provádění údržbových prací SŽDC OŘ Plzeň v době vegetačního klidu 2017/2018 v 03.2018 pokácen. V rámci stavby tedy zbývá ještě pokácet jabloně. O pokácení jabloně bylo MěÚ odboru ŽP podáno oznámení na předepsaném formuláři.

Součástí stavby i nadále zůstávají kompenzační opatření za pokácení topolu, stanovená MěÚ odborem ŽP při zpracování přípravné dokumentace této stavby.

Dále bude nutné odstranit keře (*=podlimitní plocha*) podél Preslovy ulice vpravo, v prostoru křižovatky s ulicí Sovova, v délce cca 10m, pro zajištění rozhledových poměrů na novém místě pro přecházení, které je zde navrženo v souvislosti se zřízením přístupu na nástupiště nové železniční zastávky.

Za pokácené dřeviny a smýcené keře bude provedena náhradní výsadba zeleně, přednostně v místě lesoparku, dle předaného požadavku a podkladů MěÚ Písek, odboru ŽP (za jeho přítomnosti a případné asistence), odsouhlaseného investorem SŽDC SSZ. Požadavek na náhradní výsadbu od MěÚ OŽP je doložen v Dokladové části.

V místě stavby (v obvodu staveniště) nejsou žádné památkové stromy ani zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů. Oblast stavby se nachází mimo jakoukoliv chráněnou krajinnou oblast či chráněné území.

B.3.1.2 Dendrologický průzkum

V rámci zpracování přípravné ani projektové dokumentace stavby dendrologický průzkum nebyl prováděn ani nebyl nutný, vzhledem k úzké a detailní spolupráci s MěÚ Písek, odborem životního prostředí. Dřeviny, které je nutno pokácet jsou OOP jednoznačně identifikované (jabloně, topol), rozsah náhradní výsadby zeleně se provede dle požadavku a instrukcí MěÚ OŽP Písek.

B.3.1.3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

V místě provedené rekonstrukce kolejového svršku a spodku budou zřízeny nové drážní stezky ze šterkodrti a kolejové lože doplněné po reprofilaci novým šterkem, v souladu s ČSN a drážními předpisy pro zajištění bezpečnosti železniční dopravy. Zeleň v prostoru traťové koleje není žádoucí.

Zeleň ve stavbě proto bude aplikována pouze v místech úpravy terénu podél nového nástupiště a jeho přístupových chodníků formou hydroosevu přilehlého terénu, z důvodu zabránění eroze.

Dále bude provedena náhradní výsadba dřevin a keřů dle dispozic MěÚ Písek OŽP (SO 207).

B.3.1.4 Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

Stavbou nedojde během realizace ani po jejím dokončení k žádné změně odtokového režimu povrchových vod ani k žádnému ovlivnění dnešních vodotečí či vodních zdrojů.

Při realizaci stavby musí zhotovitel zabezpečit bezpečné nakládání se závadnými látkami škodlivým vodám a dodržovat zásady pro provoz mechanizace z hlediska ochrany vod. Součástí projektu je samostatný havarijný a povodňový plán - část **B21** (Souhrnná část) tohoto Projektu, v němž jsou výše uvedené zásady blíže specifikovány.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.3.1.5 Program odpadového hospodářství

Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, a dále následnými vyhláškami MŽP v platném znění č.93/2016 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.437/2016 Sb. o podmínkách

použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB, ve znění pozdějších předpisů, č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č.94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.254/2001 Sb. o vodách v aktuálním znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě budou přemístěny na řízené skládky s oprávněním přijímat konkrétní druhy odpadů. Místa možných nejbližších skládek jsou uvedena v odstavci **B.1.6.4.**

V rámci zpracování projektu stavby byl proveden odborný odběr (protokol o odběru vzorku odpadu BER-80/18) a rozbor (protokoly o zkoušce AQUATEST a.s.2672/18) materiálu kolejového lože v rozsahu navržené reprofilace traťové koleje zkušební laboratoří Aquatest a.s., s výsledkem, že materiál kolejového lože je nekontaminovaný, kategorie O (ostatní), kat.č.17 05 04 a je možné ho uložit bez jakékoliv úpravy na skládku skupiny: odpad splňuje podmínky pro využívání odpadů na povrchu terénu dle přílohy č.11 vyhlášky č.294/05 Sb. (odpady mohou být využity při uzavírání skládky k vytváření ochranné vrstvy kryjící těsnící vrstvu skládky a svrchní rekultivační vrstvy skládky; odpady mohou být využity k rekultivaci vytěžených lomů; odpady mohou být využity na povrchu terénu k terénním úpravám nebo rekultivacím lidskou činností postižených pozemků).

Nejbližší zjištěná skládka pro výkopovou zeminu, nekontaminovaný odpad šterkové lože z provedené reprofilace, betonové konstrukce a úlomky betonu se nachází do vzdálenosti do 5km (Rekultivace Písek spol. s r.o.), uložení asphaltových vybouraných povrchů a konstrukcí je možné rovněž do 5km (Bohemia Asphalt, s.r.o., případně Strabag), eventuálně do 25km (Rumpold 01 Vodňany s.r.o.). Skládka pro vyzískané dřevěné pražce (kontaminované) se nachází v Tušimicích (Skládka CELIO - 205km). Nevyužitelné zbytky kovů a kovové materiály budou likvidovány dle Směrnice č.42/2009 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“, dle dispozic OŘ Plzeň, případně ve sběrnách kovových odpadů.

Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

Zhotovitel stavby zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady, s ohledem na finanční náklady stavby, v případě této stavby jako „Prohlášení o nakládání s odpady“, kterou při ukončení stavby předá určenému zástupci SŽDC.

Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Kategorizace odpadů :

a) vznikajících při realizaci stavby

<i>pořadové číslo</i>	<i>kód druhu odpadu</i>	<i>název odpadu</i>	<i>původ</i>	<i>kategorie odpadu</i>
1	02 01 07	odpad z lesnictví	odstranění travin, křovin a dřevin (jabloně)	O
2	17 01 01	betonové úlomky	vybourání lapače splavenin, betonové prefabrikáty v kolejišti, zajišťovacích značky se základy, ...	O

3	17 02 04*	dřevěné pražce železniční	vyměněné nevyhovující pražce v traťové koleji	N
4	17 03 02	asfaltové směsi neobsahující dehet	vybourání konstrukce chodníku v lesoparku a vozovky ulice Preslova	O
5	17 04 05	materiál k regeneraci dle Sm. č.42/2009, železný šrot	démontované drobné kolejiwo, odřezy konců kolejnic, návěsti	O
6	17 05 04	výkopová zemina a kamenivo z prostoru zemních prací	zemní práce, výkop pro patky, založení nástupiště a přístupů, výkop pro lapač splavenin, odpad z pročištění ŠL	O

kategorie odpadů : O – ostatní , N – nebezpečný

b) vznikajících při provozu stavby

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

Likvidace odpadů :

V průběhu stavby je nutno uložit na skládky, řízené skládky či likvidovat prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu :

- ad 1) traviny, křoviny, větve do 100mm ⇒ zpracování - rozdrcení a využití v místě stavby,
dřeviny-kmeny ⇒ odvoz na skládku do 5km
celková hmotnost: cca 3t
- ad 2) přemístění na řízenou skládku skupiny S-O (Rekultivace Písek spol. s r.o. – 5km)
celková hmotnost: cca 23t
- ad 3) přemístění na řízenou skládku skupiny S-N (CELIO Litvínov – Růžodol – 205km)
celková hmotnost: cca 8t
- ad 4) přemístění do areálu společnosti např. Bohemia asfalt, s.r.o. (Písek) nebo Strabag (Písek) – 5km, eventuálně Rumpold 01 Vodňany s.r.o. – 25km
celková hmotnost: cca 2t
- ad 5) dle Směrnice SŽDC č.42/2009 „*Hospodaření s vyzískaným materiálem*“ - dle dispozic OŘ Plzeň – uložení v žst.Písek (3km), případně odvoz do sběrný kovových odpadů
celková hmotnost: cca 3t
- ad 6) dtto ad 2)
celková hmotnost: cca 1.720t

B.3.1.6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF a plán biologických rekultivací

Stavba probíhá pouze na pozemcích druhu „ostatní plocha“, které nemají evidované BPEJ. Ve stavbě proto nedojde k odnětí půdy ze ZPF, a tedy výpočet není třeba provádět. Rovněž není třeba provádět plán biologických rekultivací. V místě stavby se nachází pouze zemina s organickou příměsí (viz geotechnický průzkum), která bude v rozsahu jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů odtěžena a zpětně použita (např. zásyp kabelových tras) nebo přemístěna na skládku.

B.3.1.7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z PUPFL včetně výpočtu výše škod

Ve stavbě nedochází k potřebě odnětí půdy z LPF, proto se výpočet odvodů za odnětí půdy z PUPFL neprovádí. Rovněž s výpočtem výše škod není zapotřebí uvažovat.

Stavba se nachází ve vzdálenosti větší než 50m od lesa (souvislého lesního porostu).

B.3.1.8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Při realizaci stavby se proto nepředpokládá žádný střet s kulturní památkou ani s výskytem archeologických nálezů. Při eventuálním výskytu archeologického nálezu je nutno postupovat podle platné legislativy.

B.3.1.9 Hluková studie

Pro zpracování přípravné dokumentace byla vypracována hluková studie, která je doložena v části B.Souhrnná část. V ní jsou uvedeny veškeré údaje z hlediska Nařízení vlády ze dne 15. června 2016, kterým se mění Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Zdroje hluku současné a výhledové:

Z hlediska vozového parku, v současné době, dle údajů SŽDC OŘ Plzeň (Ing.Sekyra), veškeré Os a Sp vlaky na trati jsou provozovány motorovými jednotkami REGIONOVA řady 814.0+914 nebo motorovými vozy řady 810, které jsou vybaveny starším typem podvozků brzděnými špalíkovými brzdami, které jsou relativně hlučné a při průjezdu oblastí budoucí železniční zastávky vytváří svoji současnou specifickou hlukovou hladinu.

V budoucím provozu se předpokládá používání moderních „tichých“ souprav s odpruženými podvozky nové konstrukce s kotoučovými brzdami, které jsou při brzdění výrazně méně hlučné než špalíkové brzdy, prakticky „bezhluché“ (typ vlakové soupravy např. Panther,...).

Činnost agregátů předpokládané moderní soupravy při stání v zastávce rovněž nebude nijak zásadně zvyšovat hlukovou hladinu oproti současnému stavu, vzhledem k moderní konstrukci soupravy a k tichému chodu jejího motoru.

V traťovém úseku, v němž se nová zastávka navrhuje, je povolena maximální traťová rychlost pouze 65km/h, ze které není problém plynule zastavit a poté se znovu rozjet bez jakéhokoliv výraznějšího zvýšení hlukové hladiny (např. zablokováním kol soupravy při brzdění, prokluzu dvojkolí při rozjezdu, ...).

Z hlediska kolejové cesty bude stávající kolejové lože reprofilováno (zpružněno), kolejový rošt (kolejnice+pražce) bude směrově a výškově vyrovnan a podbit, čímž dojde k výraznému zlepšení z hlediska jízdních vlastností oproti současnému stavu, jehož důsledkem bude opět další snížení úrovně hluku při průjezdu vlakové soupravy.

V rámci stavby (SO 201 Železniční svršek) bude v celé délce směrového oblouku zřízena bezстыková kolej (BK), která vznikne svařením současné koleje stykované z kolejnic délky 25m, která při jízdě vlaku způsobuje, v dřívějších dobách i dnes pro železnici typický zvuk při přejezdu kola přes styk (td-td-td-td-td...). BK tento hluk zcela odstraňuje, neboť kolejnice jsou svařeny do jednoho, na povrchu zcela hladkého, souvislého kolejnicového pásu (bez dilatačních spár).

Navržený rozhlas (PS 102) bude používán jen ve zcela výjimečných případech, takže hlukovou hladinu standardně nebude zvyšovat.

Samotná konstrukce masivního železobetonového nástupiště mostového typu výšky 550mm nad temenem kolejnice (TK) sama o sobě rovněž přispěje k dalšímu, poměrně výraznému snížení hladiny hluku, když případný hluk, vycházející z místa styku dvojkolí železniční soupravy a temene kolejnice, bude pohlcen v „komůrce“, vytvořené pod deskou nástupiště z nástupištní desky, podélného trámu mezi patkami nástupiště a kolejovým ložem (viz příčný řez).

Při provozování dráhy po uvedených úpravách nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády ze dne 15. června 2016, kterým se mění Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při realizaci stavby může dojít po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení stavby se hladina hluku znovu vrátí na původní úroveň, v závislosti na množství projíždějících vlaků, které se předpokládá v době dokončení stavby ve stejném rozsahu jako dnes.

Hluk ze stavební činnosti:

Stavbu nové železniční zastávky možno charakterizovat jako stavbu malého rozsahu a krátké doby výstavby (4 měsíce), která bude realizována v jednom pracovním postupu. Rozhodující hluková zátěž se předpokládá v době nepřetržité výluky kolejového provozu, která je plánována v délce 16-ti dní (16N). Je nutné zdůraznit, že nepříznivá situace podél vlastní stavby bude trvat pouze po omezenou dobu.

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 od 7:00 do 19:00 hod).

S noční pracovní dobou není standardně uvažováno. V případě akutní potřeby využití i doby nočního klidu od 21:00 do 7:00, mohou v této době robíhat pouze manuální bezhlučné práce.

Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Pro snížení ekvivalentní hladiny hluku budou, pokud možno, kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti. Staveništní doprava bude organizována po stávajících místních komunikacích a silnicích, dle možností mimo obydlené zóny.

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele. Pro hluk ze stavební činnosti je rozhodující počet stavebních strojů s vysokým akustickým výkonem, které při práci na staveništi tvoří rozhodující složku hlukové zátěže pro okolní prostředí (rypadlo/nakladač, malá vrtná souprava, strojní čistička ŠL, strojní podbíječka). Akustické parametry stavebních mechanismů musí vyhovovat maximálním přípustným hodnotám emisí hluku pro daný typ zařízení dle NV č.9/2002 Sb., příloha č.4.

Zhotovitel stavebních prací je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku a je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Během provádění všech prací je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů, jejich včasné vypínání při pracovních přestávkách a snižování počtu vozidel jejich vytižením.

Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (tlumiče hluku na vzduchotechnických zařízeních, kryty motorů, akustické zástěny).

Obslužná nákladní stavební doprava v době provádění stavby na přilehlých veřejných komunikacích, vzhledem k malému rozsahu stavby, se vlivem předpokládaného minimálního rozsahu staveništní dopravy nijak dramaticky nezmění.

Hluk ze stavební činnosti v době výluky železničního provozu bude do jisté míry kompenzován poklesem akustické zátěže z dopravy za běžného provozního stavu. To významně snižuje dopady způsobené hlukem ze stavební činnosti na obyvatele.

Při stavební činnosti je nutno dodržet povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v Nařízení vlády ze dne 15. června 2016, kterým se mění NV č.272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (v ochranném pásmu dráhy – denní 65dB, noční 60dB, mimo ochranné pásmo dráhy – denní 60dB, noční 55dB).

Po dokončení stavby se hladina hluku znovu vrátí na původní vyhovující úroveň (viz závěry zpracované hlukové studie), v závislosti na množství projíždějících vlaků, které se předpokládá v době dokončení stavby ve stejném rozsahu jako dnes.

Protihluková opatření:

Pro omezení vlivů hluku ze stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí výstavby nové železniční zastávky jsou navržena následující opatření:

- obyvatele v předstihu seznámit s termínem a délkou stavby. Na vhodném místě uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby (zejména porušování kázně, provádění hlučných prací o víkendech, svátcích, brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Nápravu zjednat ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodloužení.
- zvláště hlučné práce (broušení, řezání,...) v průběhu celého časového období stavebních prací provádět zejména mimo ranní a večerní hodiny, víkendy a svátky
- během hlučných operací zajistit dostatečně dlouhé přestávky tak, aby obyvatelé okolních budov měli možnost větrání obytných místností
- upřednostňovat prefabrikované dílce před jejich vytvářením na staveništi, pokud je to technologicky možné
- stabilní stavební mechanismy se zvýšenou hlučností umístit do krytých přístřešků, případně opatřit dodatečnou vhodnou kapotáží (elektrocentrála, kompresor a další)
- při využití více strojů stejného typu s vyšším akustickým výkonem nasazovat stroje v minimálně 50-ti metrovém odstupu
- kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti
- hlučné práce, které není bezpodmínečně nutné provádět v blízkosti železniční trati, směřovat do prostoru zařízení staveniště (sousední dopravní žst.Písek, žst.Písek město)
- používat stroje v dobrém technickém stavu s garantovanou hlučností
- při nasazení vrtné soupravy v bezprostřední blízkosti obytné zastávky umístit vždy mezi stroj a chráněný objekt mobilní protihlukovou stěnu o min výšce 2,5m
- při eventuální práci v noci omezit ostatní pracovní činnosti na minimum
- po dobu výstavby použít k návozu materiálu a strojů na stavbu v maximální možné míře kolejovou dopravu (dle doporučení pro realizaci)
- minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů

B.3.1.10 Vliv vibrací

Pro hodnocení vlivu vibrací platí stejná rozvaha jako v předcházejícím odstavci. Při realizaci stavby může dojít po přechodnou dobu rovněž ke zvýšení úrovně vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení stavby se hladina vibrací vrátí na původní úroveň, za stejných podmínek a okolností, jak je uvedeno v předchozím odstavci.

B.3.1.11 Rozptylová studie

Povinnost zpracovat rozptylovou studii vzniká u liniových staveb mimo jiné v případě, že je během jejich realizace použita recyklační linka. Ta je na základě §11, odst.2, zákona č.201/2012 Sb. považována za vyjmenovaný stacionární zdroj znečištění a v příloze č.2 tohoto zákona je uvedena pod kódem 5.12. V průběhu této stavby nebude recyklační linka použita.

B.3.1.12 Studie zdravotních rizik

Studie zdravotních rizik se rovněž na liniové stavby železnic neprovádí ani není KHS požadována.

B.3.1.13 Biologické hodnocení

Biologické hodnocení zde řešené stavby nové železniční zastávky se neprovádělo ani nebylo jeho vypracování požadováno.

B.3.1.14 Průzkum radonových rizik

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb., §1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů ani určovat radonový index pozemku dle vyhlášky č.307/2002 Sb. v platném znění.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA

Na základě vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušného úřadu ve smyslu §22, písm. a) zákona č.100/2001 Sb. (viz Dokladová část) zde řešená stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení podle §7 tohoto zákona.

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

B.3.3.1 Řešení vlivu stavby a provozu na zdraví osob a životní prostředí

Stavba představuje pouze prostou úpravu železničního svršku a výstavbu nové zastávky malého rozsahu a nemá žádný zásadní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí.

V souladu s textem, uvedeným v odstavci **B.3.1.9**, v blízkosti obytné zástavby nebudou stavební práce prováděny v době nočního klidu, stavební mechanismy a nákladní automobily zhotovitele a jeho subdodavatelů budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu.

Před výjezdem ze staveniště na silniční síť nutno zajistit provádění očisty stavebních mechanismů a nákladních automobilů a rovněž pravidelné očisty příjezdových komunikací na staveništi. Při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch, v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu.

B.3.3.2 Řešení ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů

Stavbou nedochází k žádnému narušení přírody ani krajiny, vodních zdrojů ani léčebných pramenů.

B.3.3.3 Návrh ochranných a bezpečnostních pásem

V souvislosti s provedením stavby nejsou navrhována žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma, s výjimkou ochranných pásem nově navržených tras inženýrských sítí, u nichž ochranná pásma vznikají současně s jejich položením do trasy respektive umístěním zařízení v rámci stavby.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby, použitým stavebním materiálům a skladbě stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Navržené konstrukce železničního svršku – kolejnice, drobné kolejivo a upevnění - jsou ocelové, kolejové lože, drážní stezky jsou provedeny z kameniva, ve stavbě jsou dále použity pro nástupiště a přístup na nástupiště betonové prefabrikáty, v koleji pražce betonové a dřevěné impregnované.

Vzhledem k rozsahu stavby, jejímu umístění a použitým nehořlavým materiálům nepředstavuje stavba žádné požární nebezpečí.

V případě případného požáru v místě stavby by se požár likvidoval mobilní hasičskou technikou IZS profesionálními jednotkami HZS, případně jednotkou SŽDC a jednotkami Sborů dobrovolných

hasičů místních obcí (JSDHo), které budou na místo stavby v případě potřeby vyslány centrálou IZS (KOPIS), na základě oznámení požáru či technické závady.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadání a v přípravné dokumentaci.

z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

Viz odstavec **B.1.4.10 Bezpečnost práce.**

z hlediska ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Železniční trať je v místě stavby neelektrifikovaná, není proto nutná žádná speciální ochrana nebo úprava konstrukcí použitých ve stavbě před vlivy trakčních a energetických vedení či zařízení.

z hlediska protipovodňové ochrany

Z hlediska polohy stavby vůči záplavovému území se stavba nachází nad úrovní zátopového území 100-leté vody (Q100) Mehelnického potoka respektive řeky Otavy, náležející do povodí řeky Vltavy (Horní Vltava), které jsou v blízkosti stavby jediným potenciálním zdrojem povodně. Otázku odolnosti a zabezpečení stavby z hlediska protipovodňové ochrany není proto třeba pro navrhovanou stavbu řešit.

B.5 Energetické výpočty

Stavba se nachází na neelektrifikované železniční trati a neobsahuje žádné objekty související či mající vztah k trakčnímu vedení a k trakci vůbec, Pro tuto stavbu se proto energetické výpočty neprovádějí.

B.6 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana zařízení, příslušenství a prvků použitých v rámci jednotlivých PS a SO stavby je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami či dalšími úpravami zamezujícími korozi (žárové zinkování, ...), v souladu s předpisem S5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Graf rychlosti se pro zde popisovanou stavbu nezpracovává, neboť se nejedná o stavbu modernizace či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení rychlosti v celém traťovém úseku (viz Směrnice 11/2006-Z1 v aktuálním znění).

Traťová rychlost se v oblasti nově zřizované zastávky je 65km/h, vzdálenost žst-Písek město-střed nástupiště Písek jih je 2,206km, vzdálenost střed nástupiště Písek jih-žst.Písek je 1,231km.

B.8 Dopravní opatření

Viz odstavec B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Seznam trvalých záborů, dočasných záborů a jiného dotčení nemovitostí v členění na ZPF, PUPFL a nemovitosti ostatní je uveden v samostatné příloze v části **I.2-Majetkoprávní část**.

Jak je z následujícího patrné, pro realizaci stavby nejsou zapotřebí žádné trvalé ani dočasné zábory pozemků ZPF ani PUPFL.

Stavba je umístěna výlučně a pouze na drážních pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. a SŽDC, s.o., a dále na pozemcích města Písek, druh pozemku - ostatní plocha. Jedná se o následující pozemky:

- ❖ parc. č. 2545/1 (vlastník ČD, a. s., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – dráha), parcela nemá evidované BPEJ (*pozemek je v současné době v režimu ÚMVŽST, přičemž celý obvod stavby nové zastávky včetně upravované traťové koleje se nachází na části tohoto pozemku, navržené pro předání do vlastnictví SŽDC, s.o.*);
- ❖ parc. č. 1551/19 (vlastník SŽDC, s.o., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/20 (vlastník SŽDC, s.o., druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/3 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/10 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – ostatní komunikace), parcela nemá evidované BPEJ;
- ❖ parc. č. 1551/17 (vlastník Město Písek, druh pozemku – ostatní plocha, způsob využití – zeleň), parcela nemá evidované BPEJ;

Případné další jiné dočasné zábory pozemků pro potřebu realizace stavby, pokud budou zapotřebí, si zajistí vybraný zhotovitel stavby pro svoji potřebu samostatně.

Stavba je umístěna ve vzdálenosti větší než 50 m od souvislého lesního porostu (od okraje lesa).

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Úspora elektrické energie dokončené stavby nové železniční zastávky se může projevit pouze u **SO 206 Elektrická přípojka nn a osvětlení**, a to jen minimálně, vzhledem k malému rozsahu VO a k předepsané úrovni osvětlení na nástupišti a přístupu na nástupiště, při použití úsporných osvětlovacích těles.

Ochrana tepla se zde řešené stavby netýká, neboť dokončená stavby nevyžaduje dodávku tepelné energie.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Stavba po svém dokončení, vzhledem ke své poloze a umístění, nevyžaduje žádnou zvláštní či speciální ochranu před škodlivými vlivy vnějšího prostředí, neboť je na tyto vlivy již nadimenzována.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá charakter stavby pro ochranu obyvatelstva, proto se jí otázky spojené s touto tematikou netýkají.

B.13 Bezbariérové užívání

Viz odstavec **B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby.**