

ZŘÍZENÍ ZASTÁVKY PÍSEK JIH

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

PROJEKT-DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

OBSAH

F.1. Technická zpráva

- F.1.1 Charakteristika staveniště
- F.1.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů
- F.1.3 Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní sítě
- F.1.4 Údaje o dopravních trasách
- F.1.5 Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně
- F.1.6 Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření
- F.1.7 Vliv provádění stavby na životní prostředí
- F.1.8 Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby
- F.1.9 Postupné uvádění do provozu
- F.1.10 Požadavky na výluky veřejné dopravy
- F.1.11 Upřesnění povodňového a havarijního plánu staveb umístěných v zátopovém území
- F.1.12 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení
- F.1.13 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- F.1.14 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území
- F.1.15 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

F.2. Výkresy

F.3. Časový postup prací

F.4. Schéma stavebních postupů

F.5. Bilance zemních hmot

F.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

F.1.1. Charakteristika staveniště

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

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

Rozsah staveniště:

Stavba se nachází na regionální neelektrizované železniční trati TÚ 1811 Tábor-Ražice, DÚ 20 Písek město-Písek, v km 57,953 959 až 58,441 784, přímo ve městě Písek (část Vnitřní město). Probíhající železniční trať zde vytváří hranici mezi novou zástavbou (sídliště Jih) a starou zástavbou (centrum) města Písek.

Vlastní zastávka je navržena v km 58,183 619 až 58,275 102 staničení trati, v místě podchodu pro pěší pod tratí (evžkm 58,212 trati), v prostoru současného lesoparku mezi ulicemi Sovova a Heritesova, v souběhu s ulicí Preslova.

V uvedeném úseku prochází trať intravilánem města Písek, přičemž v místě zastávky a nástupiště přechází ze zářezu hloubky cca 2,80m na postupně se zvyšující násyp výšky až 1,50m.

Zábory mimodrážních pozemků:

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).

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

Poznámka:

V průběhu projektové přípravy zde řešené stavby, v jeho úplném závěru, byl dokončen výkup dvou částí pozemku ve vlastnictví Města Písek (parc.č. 1551/3), nezbytných pro provedení stavby, do vlastnictví SŽDC, s.o. (viz výše uvedené 2 pozemky – parc.č. 1551/19 a parc.č. 1551/20) a proveden vklad (zápis) do katastru nemovitostí.

Chráněná území:

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.

Chráněná ložisková území:

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

Plochy zařízení staveniště:

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.

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, pokud je vybraný zhotovitel bude vyžadovat, po dohodě s vlastníkem příslušných pozemků (ČD, a.s.).

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.

Dopravní napojení a napojení na zdroje energie:

Dopravní napojení stavby a napojení na dosavadní technické vybavení území po dobu její realizace je zajištěno prostřednictvím stávající železniční tratě, stávajících městských místních a účelových komunikací a ploch a stávajících rozvodů energií, probíhajících v blízkosti traťové koleje.

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

Podrobně je dopravní napojení stavby řešeno v odstavci **F.1.4**.

V místě stavby není k dispozici odběrné místo elektrické energie z drážních zdrojů. Variantně by bylo možno využít požadovanou přípojku nn pro novou železniční zastávku, kterou zajišťuje projekčně i dodavatelsky E.ON Distribuce, pokud bude tato přípojka do zahájení stavby dokončena a pokud z ní bude umožněn odběr el. energie pro stavbu.

Pokud nebude tato přípojka ještě k dispozici, 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, ...).

Napojení na zdroje vody:

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, nejbližších vodních toků) 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, ...).

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

Rozsah staveniště a jeho obvod je patrný ze situace zařízení staveniště - příloha **F.2**.

F.1.2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

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

F.1.3 Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť

Stavba je situována v traťovém úseku Písek město-písek na neelektrizované jednokolejné regionální trati ve Městě Písek. Napojení stavby na energie a další média, pokud bude připojení ze strany zhotovitele požadováno, je možno následovně:

- **Kanalizace** – přímo v místě stavby není možnost k napojení na stávající splaškovou kanalizaci, pro potřebu stavby je nutné použít vlastní mobilní ekologické biologické či chemické WC, které si zajistí zhotovitel z prostředků na zařízení staveniště.
- **Voda** – Zajištění užitkové vody v místě pro účely stavby si dohodne vybraný zhotovitel s investorem a ve spolupráci s Městem Písek, 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 obecního vodovodu, hydrantů, místních rybníků či nejbližšího vodního zdroje (řeka Otava) je nutno vždy projednat za účasti investora, správce infrastruktury, případně správce nejbližšího vodního toku, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby.
- **Pitná voda** – pitnou vodu je zapotřebí zajišťovat obdobným způsobem, případně zajistit dovoz pitné vody balené.
- **Elektrická energie** – možnosti pro zajištění potřebného příkonu elektrické energie v místě stavby je nutné prověřit v rámci přípravy stavby vybraným zhotovitelem s OŘ SEE, SSŽE, E.ON Distribuce, ... - zřejmě bude možno využít zdroj v místě stavby (nově vybudovaná přípojka nn pro novou zastávku – zajišťuje E.ON Distribuce). V případě potřeby zhotovitele a nemožnosti

připojení na stávající rozvody je nezbytné zajistit vlastní mobilní výrobu elektrické energie pomocí elektrocentrál.

- **Plyn** – možnost napojení na plyn se nepředpokládá.
- **Vytápění** – vzhledem k předpokládané roční době při realizaci stavby nebude pravděpodobně zapotřebí ve větší míře, v opačném případě je vytápění nutno řešit lokálními topidly, elektrickými akumulacími topidly, elektrickými přímotopy či jiným způsobem z prostředků na zařízení staveniště.
- **Telekomunikace** – spojení po pevných linkách ČD Telematika a CETIN není v místě stavby k dispozici. Telefonické spojení se předpokládá mobilními telefony prostřednictvím sítě mobilních operátorů v režii zhotovitele stavby.
- **Dopravní síť** – možnost příjezdů na místo stavby je jednak po železnici – TÚ 1811 Tábor-Ražice, DÚ 20 Písek město-Písek, jak ve směru od žst.Písek město, tak ve směru od žst.Písek, jednak po městských komunikacích. Realizace stavby bude provedena v min.16-ti denní nepřetržité výluce kolejového provozu (16N).
- **Odvodnění staveniště** – v průběhu provádění stavebních prací, vzhledem k charakteru stavby, situování stavby v zářezu a na náspu s propustným podložím a s příznivými hydrogeologickými poměry (viz provedený GTP), nebude zapotřebí řešit žádnými zvláštními úpravami či opatřeními.

F.1.4. Údaje o dopravních trasách

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 a ke zkušenostem z již provedených staveb tohoto konstrukčního systému z jednotlivých železobetonových prefabrikátů se pro výstavbu zastávky předpokládá provádění převážné části prací s přístupem po železnici.

Návoz nových konstrukcí a materiálů na místo stavby nové zastávky se navrhuje drážními mechanismy po traťové koleji ze stávajících přilehlých železničních stanic, které se nacházejí v příznivých vzdálenostech od místa stavby, pokud budoucí zhotovitel stavby nebude navážet stavební materiál přímo na místo vložení do konstrukce nástupiště po železnici bez meziskládky.

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

Konkrétní použitelné manipulační koleje v obou dopravních budou dohodnuty s OŘ PO Plzeň, 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 do 1-4 měsíců).

Pro potřebu stavby není zapotřebí zřizovat žádné nové sjezdy z místních či účelových komunikací. Pro zajištění stavby musí postačovat pouze dopravní napojení ze stávající silniční sítě ve městě.

Z hlediska provádění stavby není zapotřebí žádných zásadních opatření silniční dopravy.

DIO, v případě potřeby, zajistí zhotovitel stavby, na základě upřesnění definitivního stavebního postupu a konečného harmonogramu výstavby, po dohodě a dle požadavků MěÚ Písek a Policie ČR.

F.1.5. Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně

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

V místě budoucí železniční zastávky, v těsném sousedství tratě, po pravé straně ve směru staničení, mezi železniční tratí a Preslovou ulicí, se nachází na drážním pozemku i na pozemcích města Písek lesopark se vzrostlými stromy a keři, s travnatým povrchem, s asfaltovými chodníky a podchodem pro pěší pod železniční tratí.

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.

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).

Po dokončení stavby budou plochy zeleně lesoparku uvedeny do původního stavu.

Pro ochránění stávajících cca 9ks stromů v prostoru předpokládané aktivní a intenzivní stavební činnosti bude provedena pasivní ochrana kmenů dřevěným prkenným bedněním.

F.1.6. Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Při provádění stavby nejsou zapotřebí žádná zvláštní opatření, vymykající se obvyklým zvyklostem a postupům používaných při realizaci obdobných stavebních děl na stavbách SŽDC, ani nejsou navrženy pracovní postupy, vyžadující zvláštní bezpečnostní opatření.

F.1.7. Vliv provádění stavby na životní prostředí

Při realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování jejího okolí, zvláště hlukem a prachem, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

Vlivem stavby, která bude realizována převážně na drážním pozemku, a jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění demontážních, bouracích a zemních prací a následném zřizování nových konstrukcí lze hovořit o dočasném krátkodobém zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez negativního vlivu.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby může dojít po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při navážení sypkých materiálů konstrukčních vrstev. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

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

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň, v závislosti na množství projíždějících vlaků, která se předpokládá stejná jako v současnosti.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude zlepšen současný stav pro obyvatele města zkrácením vzdálenosti k nové železniční zastávce umístěné v blízkosti centra města, a tím výrazně zvýšena dostupnost železniční dopravy, její bezpečnost a v neposlední řadě i komfort cestujících.

F.1.8. Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

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

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

- Vzhledem ke skutečnosti, že stavební práce budou probíhat v intravilánu města, s obytnou zástavbou, v těsném sousedství stavby, předpokládá se omezení maximální délky denní pracovní doby na nejvýše 12 hod (interval cca od 7:00 do 19:00 hod).
- Pro výstavbu zastávky, respektive pro práce v traťové koleji a v její blízkosti, která v tu dobu musí být bez provozu, se předpokládá realizace rozhodujících objektů - úpravy koleje (SO 201) a nástupiště (SO 202) - v hlavní nepřetržitě výluce železničního provozu v délce cca 16 dnů (16N), s případným doplněním o další krátkodobé (8 až 12-ti hodinové) výluky před a po hlavní výluce, v rozsahu max. do 4 dnů (2K + 2K), pokud tyto budou zapotřebí.
- Délka a počet potřebných případných krátkodobých (K) výluk, navazujících na hlavní nepřetržitou výlukou (16N), budou definitivně upřesněny v průběhu realizační přípravy stavby vybraným zhotovitelem stavby.
- Práce v 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) v přípravě předchozí polohy zastávky, je nutno NAD uvažovat v úseku ŽST Písek město – ŽST Písek (délka náhradní trasy je 4 – 5 km, provozní náklady cca 7.000,- Kč/den).
- Příjezd na staveniště je možný nejlépe po železnici ve směru od žst. Písek 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 mechanizmy po traťové koleji z uvedených dopraven.
- Možnost stání pracovního vlaku a drážní mechanizace, s eventualitou nakládky a vykládky stavebních materiálů, je v sousedních stanicích – v žst.Písek a v žst.Písek město. Zde je rovněž možné zajistit, po dohodě s vlastníky příslušných pozemků (ČD, a.s.), případné plochy zařízení staveniště, pokud je vybraný zhotovitel bude vyžadovat.
- Konkrétní použitelné manipulační koleje v obou dopravních budou dohodnuty s OŘ Plzeň, PO Strakonice před zahájením stavby v rámci stavební přípravy vybraného zhotovitele stavby.
- Plocha pro zařízení staveniště v blízkosti stavby není na drážním pozemku k dispozici, je proto nutno uvažovat s dopravou pracovníků na místo stavby. Možná plocha pro ZS v blízkosti stavby je jediné v prostoru ulice Smrkovnické (parkoviště na terase u železničního tělesa), ovšem jen na základě prověření a dohody zhotovitele stavby s městem Písek.
- Skládkování přebytečného materiálu a vybouraných hmot bude zajištěno na řízených skládkách k tomuto účelu určených, předpokládaná dopravní vzdálenost do 5km od místa stavby (Rekultivace Písek spol. s r.o.). Odpad (přebytečná zemina, odpad z reprofilace traťové koleje,...) je dle provedeného vzorkování a výsledků laboratorních rozborů, provedených v rámci zpracování projektu stavby, nekontaminovaný.
- Voda užitková pro potřebu stavby bude dovážena automobilními cisternami.
- Celková doba výstavby zastávky se předpokládá cca 4 měsíce, realizace v roce 2019 (předpokládané termíny: zahájení 03.2019, dokončení 06.2019).

Doporučený optimální postup pracovních činností :

- 1) Demontáž stávající výstroje trati (návěsti, staničníky,...)
- 2) Reprofilace kolejového lože traťové koleje v celé navržené délce (dl.488m), se snížením stávajícího převýšení ve směrovém oblouku o poloměru $R=400m$ z $D=98mm$ na $D=66mm$ (výzisk pro zpětné použití 70%, odpad 30% objemu ŠL)
- 3) Zřízení trativodů v zářezu a provedení přísypávek a gabionů na násypech pro rozšíření stezky pláň tělesa železničního spodku
- 4) Náhrada svěrek kolejového roštu (ŽS3→ŽS4) v rozsahu úpravy BK, rekonstrukce poškozených dřevěných pražců, úprava konců kolejnic pro BK
- 5) Doplnění nového štěrkového lože 30% objemu ŠL (tloušťka cca 125mm v profilu ŠL))
- 6) Směrové a výškové vyrovnání koleje do navržené polohy (dl.488m) – 2x podbití
- 7) Svaření koleje v BK (400m)
- 8) Pokácení případných kolizních dřevin dle návrhu v PD (jabloň,...), pokud nebyly pokáceny už v předstihu v době vegetačního klidu

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

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

Předpokládané termíny realizace stavby :

Předpokládaná doba výstavby :

4 měsíce

Předpokládaný termín zahájení stavby :

03.2019

Předpokládaný termín dokončení stavby :

06.2019

F.1.9. Postupné uvádění do provozu

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

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

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a 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., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

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

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

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

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 206 Elektrická přípojka nn a osvětlení

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

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

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

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

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

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

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

- kontrola prostorové průchodnosti
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - komunikace, chodníky, zpevněné plochy
 - měření úrovně ploch podél traťové koleje, sledování rozdílů vůči TK
 - kontrola stavu zpevněných ploch a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - trativody, gabiony, zpevněné a nezpevněné příkopy
 - kontrola stavu a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
 - přístřešek pro cestující
 - kontrola vzhledu, stavu a funkce odvodňovacího systému
 - porušení funkčních vlastností, zjištění příčin a jejich evidence
- e) výsledky sledování zkušebního provozu všech stavebních objektů budou konfrontovány s Technicko kvalitativními podmínkami staveb SŽDC v platném znění. Podle závažnosti závad budou tyto průběžně odstraňovány, nejpozději však ke kolaudačnímu řízení pro uvedení stavby do provozu.

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

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

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

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

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

PS 101 Informační systém

PS 102 Rozhlas

SO 201 Železniční svršek

SO 202 Nástupiště

SO 203 Přístupové komunikace

SO 204 Přístřešek pro cestující

SO 205 Orientační systém

SO 206 Veřejné osvětlení a rozvody nn

SO 207 Úprava zeleně

SO 208 Oplocení

SO 209 Úprava chodníku v ulici Preslova

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

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

Je tedy nezbytně nutné, aby vybraný zhotovitel zajistil koordinaci prací jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů tak, aby ihned po dokončení jednotlivých částí provozních souborů a stavebních objektů, souvisejících s provozem na traťové koleji, tyto předal okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, respektive **nejpozději těsně před koncem nepřetržitě kolejové výluky** (předpoklad 16N).

F.1.10. Požadavky na výluky veřejné 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 cca 16 dnů (16N), s případným doplněním o další krátkodobé (8 až 12-ti hodinové) výluky před a po hlavní výluce, v rozsahu max. do 4 dnů (2K + 2K), pokud tyto budou zapotřebí.

Délka a počet potřebných případných krátkodobých (K) výluk, navazujících na hlavní nepřetržitou výlukou (16N), budou definitivně upřesněny v průběhu realizační přípravy stavby vybraným zhotovitelem stavby.

Práce v nepřetržitě výluce v traťové koleji zahrnují především provedení reprofílce koleje, zřízení trativodů v zářezech a přísypávek a gabionů na náspech, doplnění šterkového lože, směrové a výškové vyrovnaní koleje, zřízení BK a montáž nástupiště, práce v blízkosti traťové koleje zahrnují zejména přípravu pro vrtání, vrtání mikropilot, výkop a betonáž základů (!! - nutnost dodržení potřebné technologické doby pro tvrdnutí betonu), zřízení a výplň vsakovacího žebra za nástupištěm, montáž přístřešku, osazení zábradlí a pokládání rozvodů nn, VO, informačního systému a rozhlasu.

Provedení stavby pouze v krátkodobých (K) denních výlukách délky 10 – 12 hod by vyšlo časově náročnější, cca 15 až 20 dní (bez úpravy traťové koleje), navíc s nutností každodenního uvedení úseku tratě po ukončení krátkodobé výluky do provozuschopného

Dle upřesnění ČD ROC České Budějovice (Mgr. P. Kosmata) v přípravě předchozí polohy zastávky, je nutno NAD uvažovat v úseku ŽST Písek město – ŽST Písek (délka náhradní trasy je do 5 km, odhadnuté provozní náklady cca 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 definitivního stavebního postupu, konečného harmonogramu výstavby a konkrétních podmínek a možností v době realizace této stavby.

F.1.11 Upřesnění povodňového a havarijního plánu staveb umístěných v zátopovém území

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.

Havarijní plán je součástí projektu stavby.

F.1.12 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení

K realizaci stavby nejsou zapotřebí objekty zařízení staveniště, které by vyžadovaly ohlášení.

F.1.13 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

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.

Jsou rovněž dodrženy veškeré parametry Vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění.

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).

F.1.14 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svázném území

Uvedená problematika se zde řešené stavby netýká.

F.1.15 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

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, 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 strojními 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 strojními 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.

F.2. VÝKRESY

Výkresová část obsahuje **Situaci organizace výstavby**, která je doložena v příloze **F.2** této části projektu stavby.

Projekt ozelenění (vegetačních úprav) včetně výkresu nebyl pro jednoduchost a jednoznačnost stavby zpracován, neboť v případě této stavby se jedná převážně o stavbu železničního svršku a spodku (reprofilace, směrové a výškové vyrovnání koleje, zřízení BK a výstavba nástupiště s příslušným vybavením), převážně na drážním pozemku (ostatní plocha – dráha), kde výskyt zeleně je nežádoucí. V místě stavby, po jejím dokončení, zůstane zachována stávající zeleň – lesopark ve stejném rozsahu jako dnes, pouze bez plochy nově vybudovaných přístupových chodníků.

Ve stavbě byl MěÚ odborem ŽP Písek proveden návrh kompenzačních opatření za pokácení dvou stromů (*SQ_202 Nástupiště*) a smýcení keřů podél ulice Preslova (*SQ_209 Úprava chodníku v ulici Preslova*).

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. 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.

Součástí kompenzačních opatření a náhradní výsadby za pokácené dřeviny 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), ...).

F.3. ČASOVÝ POSTUP PRACÍ

Vzhledem k jednoduchosti stavby, která obsahuje pouze 2 provozní soubory a 9 stavebních objektů s jednoznačně logicky stanovenou vzájemnou návazností, nebyl časový postup prací samostatně zpracován.

F.4. SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

V odstavci **F.1.8** jsou uvedeny předpoklady pro provádění stavby a doporučený optimální postup pracovních činností při její realizaci.

S ohledem na jednoduchost a jednoznačnost stavby a uvedeného postupu prací, nebylo schéma stavebních postupů samostatně zpracováno. Konkrétní harmonogram postupu prací a jednotlivých stavebních činností může seriózně vypracovat až vybraný zhotovitel stavby, na základě svých možností, zkušeností a vybavení strojovým parkem.

Rozsah stavebních prací, hlavní zásady a posloupnost stavebních činností byly dohodnuty na pracovních poradách, případné změny či požadavky zhotovitele stavby budou operativně řešeny při realizaci stavby dle potřeby, za účasti investora SŽDC, s.o., zhotovitele stavby a projektanta.

F.5. BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Jelikož se jedná o stavbu s jednoduchými poměry, bez přesunu zemních hmot mezi jednotlivými stavebními objekty, postačují dle Směrnice GR 11/2006 pro potřeby bilance zemních hmot výkazy výměr jednotlivých SO.

Vyzískané či vybourané hmoty budou přemístěny na stanovené skládky, řízené skládky nebo dle dispozic OŘ Plzeň, uvedených v předchozím textu.