

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 34387/2020-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Jan Louženský

Telefon +420 972 544 542

Mobil +420 602 435 699

E-mail louzensky@szdc.cz

Datum 29. května 2020

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

(pouze v elektronické podobě)

„Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Písek“, souhrnné vyjádření k projektové dokumentaci pro provádění stavby

K projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Písek“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542)

1) B, 4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

4.1.1 Traťová a staniční technologie

V této kapitole je uvedeno, že stavební úpravy nebudou mít na stávající podobu traťové a staniční technologie dopad. Pokud má dojít ke stavebním úpravám ve stávající dopravní kanceláři, která je trvale obsazena výpravním, je zde umístěn obsluhovací pult staničního zabezpečovacího zařízení TEST-C a další související technologie, nebude toto zřejmě splněno. Je nutné, aby dokumentace navrhla způsob, jak bude zajištěno řízení drážní dopravy, včetně nezbytného zázemí pro dopravní zaměstnance, po dobu stavebních prací. Viz také připomínky O12.

2) B, 1.12 Věcné a časové vazby stavby, související investice

V této kapitole postrádáme informaci zejména o připravované stavbě „Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)“ a koordinaci s rekonstrukcí výpravní budovy.

3) Z formálního hlediska upozorňujeme, že v dokumentaci je používán původní název Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (resp. SŽDC). Doporučujeme změnit na nový název Správa železnic, státní organizace.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 487)

- 1) B, kap. 3.4.1 Popis dopravního řešení + kap. 4.1.2 Návrh dočasných opatření během stavby: Text jednak odkazuje na zpracovanou DÚR, přičemž k připomínkám je předkládán již stupeň PDPS. Dále je uvedeno, že nebude docházet k výrazným dopravním omezením, ve stupni PDPS je ale třeba omezení přesně specifikovat, takto obecné konstatování není postačující. Jelikož se návrh stavebních úprav dotýká i prostor dopravní kanceláře, je třeba se v návrhu zaměřit především na nepřetržité zajištění řízení provozu bez negativních dopadů stavební činnosti. Z dokumentace není zřejmé, zda tedy z toho důvodu dojde např. k dočasnému přemístění dopravní kanceláře do jiných prostor (a do jakých) a jaké omezení provozu toto stěhování vyvolá, příp. jaké jiné řešení provádění stavebních úprav dopravní kanceláře projektant předpokládá. Obdobně je třeba popsat též řešení způsobu odbavení cestujících.
- 2) Provéřit případnou potřebu výluk staničních kolejí (nebo event. i trakčního vedení) pro práce na zdláždění a zastřešení prostoru mezi výpravní budovou a kolejištěm a doplnit případné požadavky na výluky do dokumentace.

- 3) C.3a-c Koordinační situační výkres: V poznámkách k sítím, 3. odrážce je uvedeno, že jsou staniční koleje v ŽST Písek elektrizovány trakční soustavou 25 kV, vč. SK 5. Dle stávajícího platného schématu napájení, který je přílohou staničního řádu, je SK 5 bez trakčního vedení, opravit poznámky (3x).

S ohledem na zcela nedostatečné zpracování organizace výstavby a dopravních opatření žádáme předložit dopracovanou dokumentaci znovu k připomínkám.

Ing. Miroslav Jasenčák
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

