

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah :

- A.1. Identifikační údaje stavby
- A.2. Základní údaje o stavbě
 - A.2.1. Údaje o umístění stavby
 - A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce
 - A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních
 - A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby
- A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu
- A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
- A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
 - A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku
 - A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby
 - A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele
- A.8. Členění přípravné dokumentace

A.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Výstavba PZZ v km 13,281 trati Zdice – Protivín
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 zastoupená Stavební správou západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel PD:	K T A technika s.r.o. Klatovská 100, 301 00 Plzeň IČO: 62618911, DIČ: CZ62618911 Jednatel společnosti: Ing. Irena Hrnčířová Autorizovaný projektant: Ing. Josef Hrnčíř tel. – 378 023 411
Stavební úřad:	DÚ Plzeň
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)
Číslo smlouvy zhotovitele:	14-Na128
Číslo smlouvy objednatele:	E618-S-1796/2014/ŠIM
ISPROFIN:	500 354 0006

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1. Údaje o umístění stavby

Kategorie dráhy: celostátní dráha

Trat'ový úsek:	Čížová – Písek
Železniční trať:	č. 200 Zdice – Protivín
Obec:	Písek
Obec s rozšířenou působností:	Písek
Kraj:	Jihočeský
Místo stavby:	Písek
Účel stavby:	Začátek a konec stavby je určen dle výkopových prací – začátek v km 12,766 u RD1 a konec v km 14,300 u PřČL Výstavba PZZ v km 13,281 trati Zdice – Protivín

A.2.2. Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Účel stavby:

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení kategorie PZS 3ZNI v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,283 (evidenčně 13,281- dále jen 13,281) na trati Zdice – Protivín. Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 z roku 1984. Přejezd je v současné době dvokolejný (trať + vlečka Jitex). Vlečka bude zrušena a přejezd je navržen jako jednokolejný. PZZ bude v rámci stavby demontováno včetně původního RD 13.

V rámci stavby dojde k výstavbě čtyř nových výstražníků se závorami a to jednoduchých „A“ a „C“ a dvojitých „B1,2“ a „D1,2“ a k výstavbě nového technologického betonového domku (RD) v blízkosti přejezdu v km 13,264. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání staženy na ústřední stavědlo stanice Písek.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 13,264.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 13,281 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Přejezd bude doplněn o chodník šíře 2m. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04.

V rámci stavby budou vyměněna za nová stávající návěstidla PřČL, ČL a Se 3 včetně jejich předvěstních a vzdálenostních upozorňovadel a příslušné kabelizace. Bude zrušeno zab. zař. na vlečce a upraveno staniční zab. zař. Tímto se blíže zabývá PS 01.

Výstavbou PZZ dojde ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

Umístění stavby:

V rámci stavby dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,281 na trati Zdice – Protivín.

Jedná se o křížení jednokolejné trati Zdice – Protivín a silnice III. třídy č. 1401. Stávající vlečka Jitex bude zrušena a tak přejezd bude jednokolejný. Traťová rychlost v daném traťovém úseku Čížová - Písek je 75 km/h, zábrzdná vzdálenost 700 m. Přejezd je však navržen na traťovou rychlost 80 km/h, z důvodu uvažovaného zvýšení traťové rychlosti.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového technologického betonového domku (RD 13) umístěného v blízkosti přejezdu v km 13,264. Nový RD bude umístěn cca 7,5 m od osy koleje tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu. Začátek a konec

stavby je určen dle výkopových prací – začátek v km 12,766 u RD1 a konec v km 14,300 u PřČL.

(SO 01 – Železniční svršek v km 13,281, SO 02 – Železniční spodek v km 13,281, SO 03 – Přejezdová konstrukce v km 13,281)

Všeobecně:

Stavba řeší výstavbu PZS úrovněvého jednokolejného přejezdu v ev. km 13,281 trati Zdice – Protivín. Navržené řešení těchto stavebních objektů spočívá v rekonstrukci železničního spodku, železničního svršku a v rekonstrukci silnice III. třídy č. 1401 v místě přejezdu a ve směrových a výškových úpravách GPK koleje dle zadání a požadavků investora. Vlastní rekonstrukce železničního přejezdu spočívá v nahrazení stávající konstrukce konstrukcí novou, polymerbetonovou. Přejezd bude rozšířen o chodník šířky 2 m.

V rámci stavby bude provedeno:

Rekonstrukce žel. svršku

- nový svršek 49E1-SB8 50 m

Směrová a výšková úprava stávající koleje 100 m

Sanace železničního spodku 96,5 m²

A.2.3. Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Propustnost železniční trati a dopraven se zásadním způsobem nezmění. Vybudováním nového světelného zabezpečovacího zařízení se zvýší bezpečnost provozu, protože stávající zařízení je již za hranicí životnosti a je velmi poruchové. Výstavbou nového chodníku se výrazně zvýší bezpečnost chodců.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude provedena výstavba automatického světelného zabezpečovacího zařízení se závorami na přejezdu v km 13,281
- bude postaven nový technologický betonový domek (RD)
- bude realizována nová elektrická přípojka pro nový RD
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to jak železničního svršku a spodku, tak i rekonstrukce přejezdové konstrukce.
- Bude vystavěn chodník v šířce 2 m o který bude přejezd rozšířen.
- Bude zrušena vlečka Jitex včetně příslušného zab.zař. a přejezd bude jednokolejný
- Budou rekonstruována 3 světelná návěstidla včetně kabelizace a upraven SZZ na nový stav (přesunuty indikace k výpravčímu)

Základní technické parametry:

kategorie přejezdu: 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2

indikace: svedena k výpravčímu do žst. Písek

traťová rychlost: 75 km/h (Přejezd počítán na 80 km/h)

zábrzdná vzdálenost: 700 m

Kapacitní údaje stavby:

Přejezdové zařízení světelné dle ČSN 34 2650 ed.3 PZS 3ZNI 1 ks

Reléový domek, betonový 1 ks

Výstražník se závorami jednoduchý, plastové provedení 2 ks

Výstražník se závorami dvojitý, plastové provedení 2 ks

Návěstidlo 5 světél
Návěstidlo 2 světla

1 ks
2 ks

Údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:

PS 01 – Úprava SZZ žst. Písek

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výměně 3 návěstidel (PřČL, ČL a Se3) i s příslušnou kabeláží. Dále ke zrušení všech prvků zab.zař. na vlečce Jitex (Se1, Se2, EZJ1) a zrušení jejich závislostí v SZZ Písek. Zpracují se též závislosti nového PZZ do SZZ, změní se indikace a ovládání ze St.1 na ústřední stavědlo.

PS 02 - PZS v km 13,281

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,281 na trati Zdice - Protivín. Přejezd je ve směru od Čížové spouštěn pomocí přibližovacího úseku ohraničeného počítači náprav. Ve směru z žst. Písek bude činnost přejezdu aktivována tlačítkem „Uzavření přejezdu“, což bude podmínkou pro postavení odjezdové cesty. Vlečka bude zrušena a přejezd je navržen již jako jednokolejný. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků se závorami, přičemž výstražníky A a C budou jednoduché, výstražníky B1,2 a D1,2 budou dvojité. Závary budou na všech čtyřech výstražnících, přičemž na A a D1,2 délky 6,3 m a B1,2 a C 4,3 m délky. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd nebude osazen bílými světly, bude však na osazení kabelově připraven. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí z důvodu umístění v intravilánu a nepřítomnosti bílého světla.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny na ústřední stavědlo žst. Písek. Více v PS 01.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 13,281 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Přejezd bude doplněn o chodník šíře 2 m. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do RD 13, který bude betonového typu, se sedlovou střechou, který bude umístěn vedle stávajícího RD mimo rozhledové trojúhelníky, rozměru 2x3m. Domek bude vybaven ventilací, klimatizace není potřeba. Stávající domek bude demontován.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení. Stávající kolejové obvody budou zrušeny, pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD 13 v km 13,264. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

SO 01 - Železniční svršek v km 13,281

Projekt rekonstrukce přejezdu vychází ze znalosti místních poměrů a ze silného dopravního zatížení silniční dopravou velmi frekventované komunikace.

Směrové poměry

Kolej v místě přejezdu zůstane v oblouku o poloměru $R=450\text{m}$ s převýšením $D=114\text{mm}$, úprava GPK se provede v úseku asi 50m před a 50m za přejezdem v celkové délce 100m. Jelikož v tomto úseku ani v jeho okolí nejsou k dispozici přesné údaje o prostorové poloze koleje, musí se v další fázi projektu tyto údaje získat v tech. dokumentaci ST České Budějovice, nebo je nutno je po detailním zaměření stávajícího stavu určit projektem.

Sklonové poměry

V daném úseku niveleta koleje zůstane v klesání asi 7 ‰. V tomto klesání bude i přejezd, takže vozovka v jeho blízkosti bude mít příčný sklon 0,7%. Tento sklon se upraví na oboustranný sklon vozovky na délce asi 5m na obě strany přejezdu.

Průběh nivelety vozovky silnice zůstane téměř zachován. Úprava povrchu vozovky v těsném okolí přejezdu je patrná z výkresů. Dorovnání stávající nivelety vozovky se dosáhne příčným náklonem vnějších přejezdových panelů a úpravou horních vrstev vozovky na odfrézované části.

Železniční svršek

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 50m odřízne a vyjme a železniční svršek se nahradí novým. První řez bude asi 0,10m před prvním svarem vložky se stávajícím izolovaným stykem v km 13,263, tj. asi 16m před přejezdem. Nový svršek je navržen sestavy S 49 na nových betonových pražcích B91S/2, rozdělení „u“, upevnění pružné Skl 14 Wossloh, upevňovadla v šířce přejezdu budou v antikoročním provedení, upevnění bezpodkladnicové.

Kolejnice tv. 49 E1 budou v místě přejezdu použity nové, v délce pásů 25m, neděrované. Kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 32-63mm v min tloušťce 350mm pod ložnou plochou pražce.

Důvodem pro rekonstrukci koleje v délce 50m je skutečnost, že se izolovaný kolejový styk před přejezdem v rámci stavby ruší, takže se musí rekonstruovat souvislý úsek. Spolu s ním se ruší ještě izolované styky v km 13,410 a 14,210, takže se zde kolej v délkách po 6,00m na pražcích dřevěných a betonových vyjme a nahradí kolejí novou S 49 na nových betonových pražcích SB 8P s upevněním pevným na podkladnicích žebrových, rozdělení „d“.

Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví dvojím podbitím v délce 100m a v přiměřených délkách kolem míst dvou výše uvedených styků.

Kolej se svaří do bezstykové koleje.

SO 02 - Železniční spodek v km 13,281

Železniční spodek a odvodnění přejezdu

Geotechnický průzkum byl proveden v těsné blízkosti přejezdu pomocí dvou ručně hloubených sond. Statický modulu přetvárnosti na zemní pláni (asi 0,80m pod horní plochou pražce) byl u jedné sondy stanoven kolem 10 MPa a u druhé asi 20 MPa s výskytem velmi vlhkých hornin.

Bylo navrženo pražcové podloží v tomto složení (ve směru od shora):

- podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0-63mm tl. 300mm
- konstrukční vrstva – netříděná kamenná sypanina fr. 0-250mm tl. 600mm
- zhutněná zemní pláň s pravostranným sklonem 5%

U této konstrukce se při řádném zhutnění po vrstvách se spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti na pláni žel. spodku E pl =60 Mpa.

Výpočet pražcového podloží byl proveden a výpočet na promrzání při navrženém složení konstrukce pražcového podloží se neprovádí. Pro ověření vhodnosti navrženého řešení však oba výpočty byly provedeny se vstupními údaji pro modul přetvárnosti zemní pláň $E_o=10,00$ MPa a pro zemní pláň ze zeminy nebezpečně namrzavé a s vodním režimem velmi nepříznivým.

Vzhledem k velkému dopravnímu zatížení přejezdu zejména silniční dopravou se uvažuje podle vzorových listů žel. spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží typ 2.3 (s konstrukční vrstvou z lomového kamene) v šířce přejezdu s malým přesahem - celkem 10,00, přičemž ve stejném složení vrstev bude i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v přechodových oblastech před a za přejezdem v délkách po 5,00m.

Přímo na zemní pláň upravenou do příčného sklonu 5% vlevo se položí konstrukční vrstva z netříděné kamenné sypaniny frakce 0-250mm v min. tloušťce 600mm. Bude se pokládat ve dvou vrstvách o tloušťkách 300mm s postupným hutněním po vrstvách vibrační deskou min. hmotnosti 750 kg. Stejně se bude pokládat a hutnit (ve dvou vrstvách po 150mm) i podkladní vrstva tloušťky 300mm ze štěrkodrti frakce 0-63mm na kterou se položí kolejové lože.

Geomřížka z textilie doporučená u typu 2.3 pražcového podloží v předpisu SŽDC Ž4 není nutná pro funkci a filtrační ani separační, neboť v okolí přejezdu nejsou patrné žádné účinky zvodnělého podloží a kapilární vztlínivosti případných jílovitých složek podkladní zeminy. Podle zkušeností geologů není nutná ani pro funkci výztužnou, neboť části hrubého lomového kamene se zhutněním navzájem do sebe zaklíní tak, že se konstrukce chová stabilněji, než s použitím geotextilie.

Uvedená konstrukce pražcového podloží má výhodu ve své pružnosti, která zaručí plastické přenášení všech vibrací a rázů z provozu vozidel silničních i kolejových z povrchu do podloží bez nevratných deformací.

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí přejezdu a pro blízký povrch konstrukce deskového propustku těsně za přejezdem.

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno podélným pravostranným trativodem z trub děrovaných s jednou plastovou šachtou DN 400mm s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PE-HD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost (např. REHAU-RAUPLEN TS, FF STRABUSIL TS, ...). Použije se profil DN 150 mm (TS). Konec trativodu se zaústí do nové kanalizační šachty Š2 vpravo za přejezdem, z níž se rourou PE DN150mm voda převede do příkopu přes monolitickou betonovou nebo kamennou trativodní výúst.

Odvodnění srážkových vod bude stejně jako dosud zajišťovat prahová vpust vlevo od přejezdu vzdálená asi 14m od osy koleje. Tato vpust se pouze zkrátí o 2,30m, pročistí se její dno a odvodové potrubí vedoucí do kanalizace DN300mm. Pročistí se též její pokračování

propustkem DN600mm vedoucím pod silnicí ve směru k drážnímu deskovému propustku v km 13,292 70, který se rovněž zprůchodní.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽDC S4 a se Vzorovými listy železničního spodku SŽDC Ž4.

SO 02.1 – Úpravy propustků

Prostor kolem ústí propustku DN 600mm vedoucího vlevo od koleje pod silnicí se odtěží a svahy a dno mezi konce propustku a začátkem deskového propustku pod kolejí se reprofilují. Konec stávající roury se prodlouží odsekem bet. roury DN 600mm v délce 1,30m a na konci se vybuduje nové monolitické čelo ze železobetonu s římsou délky 3,00m o šířce 0,50m. Opatří se ocelovým zábradlím z trubek tl. 50mm o výšce 1100mm se třemi příčkami.

Prodloužení propustku je nutné pro posun zábradlí do vzdálenosti min. 1,00m od osy stojanu závor, neboť tak musí vzniknout prostor pro pohyb závorového protizávaží.

Dno a svahy jámy se zpevní kamennou rovnáninou na cementovou maltu.

U vedlejšího propustku deskového 700x1200mm, jímž je do stejného drážního propustku pod tratí v km 13,29270 odvedena dešťová voda z kanalizace v ulici Na Rozhledně, se jeho čelo opatří novou železobetonovou římsou v délce 2,56m se zábradlím. Tato římsa jednak zpevní i toto čelo a jednak vyrovná velký výškový rozdíl obou čel.

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 13,281

Konstrukce přejezdu

Přejezdová konstrukce nově budovaného přejezdu bude šířky 9,60m. Vzhledem k budoucímu velkému zatížení silničními vozidly je navržena polymerbetonová konstrukce schváleného typu, např. „Bodan“ – v šířce 7,20m typu G I, a po straně na přechodu pro chodce v šířce 2,40m typu G III.

Při provádění se pod přejezdové panely vloží separační geotextilie (např. Polyfelt 50,...) s pevností v tahu 24 kPa., která zamezí znečištění štěrkového lože a železničního spodku. V celé šířce přejezdu bude provedeno zhutnění štěrkového lože mezi pražci a za hlavami pražců pěchem. Upevnění kolejnic v místě přejezdů bude použito v antikorozi úpravě.

Konstrukce vozovky

Nová vozovka vlevo od přejezdu se vybuduje od závěrné zídky až po kraj stávající prahové vpusti s novou konstrukcí v tomto složení:

Asf. koberec mastixový	AKM I	40mm	ČSN EN 13108-1
Asf. beton	ACO 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Obalované kamenivo	ACP 16+ 50/70	90mm	ČSN EN 13108-1
Mech. zpev. kamenivo	MZK	200mm	ČSN 73 6121
Štěrkodrt'	ŠD	min. 250mm	ČSN 73 6121
Celková tloušťka		650mm	

V odkryté kynetě bude vně závěrných zídek přejezdu Bodan v plné konstrukční tloušťce stejná, jaká je v navazující silnici. Pro řádné navázání na stávající asfaltovou vozovku a pro povrchovou úpravu nivelety se vozovka 2m vpravo od kraje kynetě odfrézuje v tloušťkách asi 40 + 70mm.

Složení vrstev je patrné z výkresu Příčný řez.

Úpravy chodníků a vozovek.

Nový přejezd je navržen v takové šířce, aby mohl mít též chodník pro chodce, který se provede jako propojení stávajících chodníků vlevo a vpravo od přejezdu.

Chodníky se po nezbytných terénních úpravách (mělké výkopy) položí všude v šířce 2,00m z betonové zámkové dlažby UNI – Dekor 80 (tl. 80mm) na podkladní vrstvy ze štěrkodrti do chodníkových obrubníků ABO 013-19 a silničních obrubníků ABO 010-19.

Na straně k městu se chodník odvede k místu pro přecházení přes silnici k mostu na ulici Hradišťskou, kde se zřídí před vstupem do vozovky varovné pásy (3,20x0,40m) pro slabozraké ze zámkové dlažby s výčnělkou v provedení s kontrastní barvou

Jelikož se zde bude jednat jen o místo pro přecházení a nikoliv o přechod jako takový, nebude se zde provádět vodorovné ani svislé dopravní značení. Chodník se v pokračování za silnici propojí – opět v šířce 2,00m – zadem kolem stávající betonové jámy s chodníkem vedoucím na most přes silniční obchvat do ulice Hradišťské. V místě zaústění patního příkopu do jámy se před položením chodníku vybuduje nový šikmý propustek z betonových rour DN800mm, délky 4,00m se dvěma monolitickými betonovými čely. Propustek se musí zřídit proto, aby měl patní příkop pod svahem náspu pokračování do stávajícího propustku přes jámu na jeho konci.

V místech mimo přejezdy se pro slabozraké musí chodníky všude opatřit alespoň na jedné straně vodící linií zdvihnutím obrubníku nad povrch chodníku o 80mm. Jelikož by tato úprava vpravo od přejezdu vadila v chůzi na přilehlý asfaltový chodník vedoucí dále podél trati, provede se zde varovný pás kontrastní barvy v šířce 0,40m s výstupky na povrchu, který bude sloužit slabozrakým jako vodící linie v chůzi ve směru k přechodu přes trať.

Stávající i nová vozovka se opatří i mimo chodníky silničními obrubníky ABO 010-19 a vodícími proužky z přídlažbových silničních desek TBX 010-19. Rozsah úprav silnic obrubníky a vodícími proužky je patrný s výkresů situace.

SO 04 – Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v km 13,281

Tento stavební objekt řeší novou elektrickou přípojku, kabelizaci. Připojení nové el. přípojky bude provedeno kabelem CYKY 4Bx16 z nové rozvodné skříně na releovém domku RD1 na vnitřní rozvod uvnitř RD 13. V novém rozvaděči KS 46 bude osazen stávající příchozí DEON 50A, DEON 30A pro napájení RD1 a jistič B3x20A pro odchozí kabel k RD 13.

Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné z výkresové dokumentace. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

A.2.4. Požadavky na další přípravu a realizaci stavby

Zpracovaná PD je podkladem, na jehož základě lze projednat a schválit navržené řešení a podniknout kroky k finančnímu zajištění.

Projekt stavby případně projektové souhrnné řešení musí být zpracováno dle směrnice GŘ 11/2006, změna č.1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004.

A.3. Přehled výchozích podkladů a přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu

Přípravná dokumentace je zpracována na základě požadavku zadavatele obsažených v „Podklady pro zadání přípravné dokumentace“ v rámci výběrového řízení dodavatele přípravné dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- podklady pro zadání přípravné dokumentace
- příslušné normy a předpisy
- zaváděcí a vzorové listy

- místní šetření projektanta přímo na místě
- zápisy z jednání, vstupní porada, závěrečná porada
- Smlouva o dílo č. E618-S-1796/2014/ŠIM na zhotovení přípravné dokumentace
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 a č. 20/2004
- katastrální mapy
- vyjádření jednotlivých správců sítí
- příslušné normy a předpisy

A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Tato dokumentace řeší výstavbu PZS. Dále na výstavbu bude navazovat výstavba přípojných chodníků, kde investorem bude město Písek.

A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

PS 01 - Úprava SZZ žst. Písek

PS 02 - PZS v km 13,281

SO 01 - Železniční svršek v km 13,281

SO 02 - Železniční spodek v km 13,281

SO 02.1 – Úpravy propustků

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 13,281

SO 04 - Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v km 13,281

A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

zahájení stavby: 2015

dokončení stavby: 2015

A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.7.1. Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

V současné době je přejezd v km 13,281 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 z roku 1984. Toto zařízení je již za hranicí životnosti.

V rámci stavby není počítáno s využitím žádného stávajícího majetku.

A.7.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Jedná se o reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky splňující normu ČSN 34 2650 ed.2 pro PZS 3.kategorie.

A.7.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Důvodem k realizaci stavby je požadavek na výstavbu nového zabezpečovacího zařízení na stávajícím železničním přejezdu v km 13,281. Umístění stavby je dáno polohou křížení silnice s železnicí a nelze na něm nic měnit. Podle katastrální mapy získané na příslušném KÚ se stavba nachází na pozemcích SŽDC, s.o., a ČD a.s.. Upozorňujeme, že podkladová katastrální mapa zakreslená v polohopisných výkresech je pouze informativního charakteru z důvodu neexistující DKM. Ze snímku katastrální mapy nejsou jednoznačně zřejmé hranice pozemků jednotlivých vlastníků.

A.8. Členění přípravné dokumentace (PD) (dle přílohy č. 1 ke směrnici generálního ředitele č. 11/2006) ke stavbě:

„Výstavba PZS v km 13,281 trati Zdice - Protivín“

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
 - B.1 – Souhrnná technická zpráva
- C. Celková situace stavby
- D. Technologická část
 - D.1 – Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1 – Staniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1.1 – PS 01 Úprava SZZ žst. Písek*
 - D.1.3 – Přejezdové zabezpečovací zařízení
 - D.1.3.1 – PS 02 - PZS v km 13,281*
- E. Stavební část
 - E.1 Inženýrské objekty
 - E.1.1 – Železniční svršek a spodek
 - E.1.1.1 – Železniční svršek
 - E.1.1.1.1 – SO 01 - Železniční svršek v km 13,281*
 - E.1.1.2 – Železniční spodek
 - E.1.1.2.1 – SO 02 - Železniční spodek v km 13,281*
 - E.1.1.2.2 – SO 02.1 – Úpravy propustků*
 - E.1.3 – Železniční přejezdy
 - E.1.3.1 – SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 13,281*
 - E.3 Trakční a energetická zařízení
 - E.3.6 – Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
 - E.3.6.1 – SO 04 – Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v km 13,281*
- F. Organizace výstavby
- G. Náklady a ekonomické hodnocení
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace