

**STABILIZACE NEPRAVIDELNÝCH HORNINOVÝCH BLOKŮ
OKROUHLICE-SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU (HORNÍ POHLEĐ II)
KM 236,750-236,850**

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PROJEKT STAVBY

O B S A H

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 účelu a funkce*
- A.2.3 Projektované kapacity stavby*
- A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou*
- A.2.5 Požadavky na realizaci stavby*

A.3 Přehled výchozích podkladů

- A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty*
- A.3.2 Výchozí podklady pro zpracování projektu*

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

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

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

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců HIM

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

A.9 Členění projektové dokumentace

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

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Přehled zpracovatelů projektu stavby :

| | | |
|------------------|---|--|
| Ing.Karel Nolč | SUDOP Project Plzeň a.s. st. 377 328 108 | HIP stavby, koncepce projektu, souhrnné řešení stavby, náklady, ... |
| Ing.Josef Vašina | Waltec GDS, s.r.o. 602 710 969 | SO 201 – Stabilizace horninových bloků |

ZADAVATEL :

| | |
|------------------|---|
| Klára Čudrnáková | SŽDC, s.o., Stavební správa východ st. 725 996 025 |
|------------------|---|

A.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby : Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850

Objednatel PD : SŽDC, s.o., Stavební správa východ
IČ : 70994234
DIČ : CZ70994234
Sídlo objednavatele : Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel PD : SUDOP Project Plzeň a.s.,
IČ : 45359148
DIČ : CZ45359148
Sídlo zhotovitele : Plachého 35, 301 25 Plzeň

Odpovědný projektant: Ing. Karel Nolč, AI pro DS, ČKAIT-0200462
Zakázkové číslo : 760-11-1-1

Stavební úřad : Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, Stavební oblast Praha
Uživatel stavby : SŽDC, s.o., OŘ Brno

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Místo stavby : TÚ 1201 Retz-Kolín
DÚ 38 Okrouhlice-Světlá nad Sázavou

Kategorie dráhy : Celostátní dráha
Katastrální území : Pohled'
Okres : Havlíčkův Brod
Kraj : Vysočina
Charakter stavby : Rekonstrukce
Stupeň PD : Projekt stavby

Začátek stavby : km 236,628 777 (ZÚ směrové a výškové vyrovnání koleje č.2)
Konec stavby : km 236,828 738 (KÚ směrové a výškové vyrovnání koleje č.2)

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Rozsah stavby a požadovaných úprav ze strany SŽDC, s.o. je dán „Zadávací dokumentací“, která obsahuje „Zadání stavby“, „Zvláštní podmínky pro zadání“, odkaz na Směrnici generálního ředitele č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních“ ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.24052/10/OTH s platností od 1.6.2010, a dále odkaz na Směrnici č.20/2004 k členění nákladů stavby. Tyto podklady byly při návrhu nové zastávky plně respektovány.

Stavba představuje stabilizaci a zabezpečení skalní stěny podél druhé traťové koleje v km 236,750 až 236,850 trati Retz-Kolín (TU/DU 1201/38) v úseku Okrouhlice-Světlá nad Sázavou.

Železniční dvoukolejná trať Retz-Kolín je v oblasti prováděné stavby elektrifikovaná soustavou AC 25kV/50Hz.

Uvedená lokalita se nachází na pravém břehu řeky Sázavy v těsné blízkosti železniční trati v katastrálním území Pohled (okres Havlíčkův Brod).

V rámci stavby, pro zamezení nebezpečí zřícení horninových bloků, se provede vyčištění skalních výchozů, odstranění volných horninových bloků, instalace kotvených ocelových záchytných sítí a ocelových lan, instalace protierozních hexagonálních ochranných sítí a přikotvení volných horninových desek.

Před vlastní stabilizací skal se v celém úseku provede ochrana pražců a kolejového lože proti pádu kamenů, což je řešeno položením separační geotextilie mezi štěrkové lože koleje č.2 a patu skály a zřízením dočasného štěrkového polštáře v tomto prostoru, který současně umožní pojezd speciální vrtné plošiny. Před zahájením prací se dále provede ochrana přilehlých sloupů TV.

V úseku km 236,750-236,828 (stavební kilometr) bude vykáceno cca 30 ks listnatých stromů rostoucích na horní hraně odřezu. Tyto stromy bezprostředně ohrožují bezpečnost drážní dopravy a jejich odstranění je nutné i z hlediska bezpečnosti prováděných sanačních prací. Dále bude celý povrch skalního odřezu za pomoci horolezecké techniky zbaven náletových dřevin (stromů a keřů do průměru kmene 100mm) a to včetně kořenů.

Po dokončení výše uvedených přípravných prací bude v celém úseku provedeno, pomocí horolezecké techniky, hydraulických klínů a dvoucestných bagrů, odstranění veškerých nestabilních bloků, převisů a partií ohrožujících lokální stabilitu skalního odřezu.

V úseku 1 - km 236,750-236,764 (stavební kilometr) bude provedena stabilizace skalní stěny svorníky 40/16. Po odstranění veškerých nestabilních bloků a převisů budou narušené plochy skalního povrchu vyplněny cementovou směsí.

V úseku 2 - km 236,758-236,777 (stavební kilometr) bude provedena stabilizace skalní stěny hexagonální sítí. Na upravené skalní svahy se v uvedeném úseku položí ochranná zajišťovací hexagonální síť s povlakem Zn/Al, s oky 80x100 mm a průměrem drátu 2,7mm. Její jednotlivé sekce budou svázány výrobcem doporučeným způsobem.

V úseku 3 - km 236,772-236,799 (stavební kilometr) bude provedena stabilizace skalní stěny svorníky. Na základě výsledků výpočtu stupně stability bude potenciálně nestabilní horninový blok stabilizován celkem 3-mi řadami svorníků 40/16 s roztečí 1m pro první řadu a 2m pro druhou a třetí řadu.

V úseku 4 - km 236,790-236,830 (stavební kilometr) bude provedena stabilizace skalní stěny hexagonální sítí se svorníky. Na upravené skalní svahy se v uvedeném úseku položí ochranná zajišťovací hexagonální síť s povlakem Zn/Al, s oky 80x100 mm a průměrem drátu 2,7mm. Její jednotlivé sekce budou svázány výrobcem doporučeným způsobem.

V úseku 5 - km 236,830-236,850 (stavební kilometr) bude provedeno pouze odstranění náletových dřevin a rozvolněných částí skalní stěny. Další úpravy zde nejsou nutné.

Hexagonální síť, svorníky a kotevní trny nejsou v prostoru ohrožení trakčního vedení (POTV) a nemusí být na nich proto prováděna ochranná opatření dle ČSN 34 1500 ed.2, tj. např. ukolejení.

Po odstranění štěrkového zásypu a ochranné geotextilie bude provedeno, z důvodu možného případného pádu kamenů až do koleje č.2, směrové a výškové vyrovnání koleje č.2 v rozsahu od km 236,628 777 do km 236, 828 738, tj. v celkové délce 200m, včetně úpravy stávajícího kolejového lože této koleje zejména na straně směrem ke skalnímu zářezu. Uvedená délka je nutná z důvodu možnosti navázání upravované koleje na stávající směrové poměry trati.

Nepředpokládají se žádné směrové ani výškové posuny koleje č.2 vůči současnému stavu (realizace v rámci stavby „Rekonstrukce koleje č.2 Okrouhlice-Světlá nad Sázavou km 236,500-237,950“, v září 2011).

A.2.3 Projektované kapacity stavby

| | |
|---|----------------------|
| ▪ počet PS | 0 ks |
| ▪ počet SO | 1 ks |
| ▪ délka stabilizovaného skalního zářezu | 100 m |
| ▪ plocha ochranných sítí | 1 100 m ² |
| ▪ celková délka injektážích vrtů | 492 m |
| ▪ směrové a výškové vyrovnání koleje | 200 m |

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází v celém svém rozsahu na drážním pozemku ve vlastnictví SŽDC, s.o., který je určen výhradně a pouze k provozování železniční dopravy (druh pozemku-ostatní plocha, využití pozemku-dráha).

V celé délce skalního zářezu je jeho pata očištěná a je provedeno zpevnění stávajícího pravostranného příkopu vybetonováním příkopové zídky na úrovni pláň železničního spodku. Zpevněný příkop je v dobrém stavu.

Nad skalním zářezem je svah porostlý náletovými křovinami a dřevinami, které se sklánějí nad trať. Tyto je nutno v rámci stavby odstranit, neboť je nebezpečí jejich vyvrácení a pádu na trolej TV a do trati, s následným zvýšením možnosti eroze svahu nad skálou.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Přístup nad skalní zářez (pro kácení dřevin, smýcení křovin, sanační práce, atd.) je možný z drážního pozemku (vlastník SŽDC, s.o.) z prostoru traťové koleje č.2 od konce skalního zářezu cca v km 306,850 původní (dnes zarostlou) cestou proti směru staničení strmě do svahu nad skalním masivem.

Přímý přístup shora je dále možný od obce Pohled' po mimodrážních pozemcích (pastvina). Možnost přístupu po těchto pozemcích (vstup na pozemky) si v případě potřeby zajistí vybraný zhotovitel stavby v rámci svých přípravných prací před zahájením stavby.

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

A.3 Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba neobsahuje žádný provozní soubor, pouze jediný stavební objekt :

SO 201 Stabilizace horninových bloků

Oproti předchozímu stupni projektové dokumentace nedošlo k žádné změně v objektové skladbě stavby.

A.3.2 Výchozí podklady pro zpracování projektu

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby bylo použito těchto výchozích podkladů :

- Zadávací dokumentace stavby „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, SŽDC, s.o., SS Plzeň, Ing.Jitka Ptáčková-04.2011
- Zvláštní podmínky pro zadání přípravné dokumentace stavby „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, SŽDC, s.o., SS Plzeň, Michaela Adámková-03.2011
- Přípravná dokumentace stavby „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, SUDOP Project Plzeň a.s., Ing.Karel Nolč-07.2011
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň, Tomáš Míka, DiS-23.9.2012
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, SŽDC, s.o., Odbor investiční, č.j.47318/11-OI, 7.10.2011
- Záznamy ze vstupní porady, závěrečného projednání a z konzultací, jednání a porad, které byly svolávány v průběhu zpracovávání přípravné dokumentace stavby
- Geodetické zaměření prostoru stavby, Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a.s., Ing.Kozlík-05.2011
- Informace Katastrálního úřadu o pozemcích dotčených stavbou
- Katastrální mapa digitalizovaná, vložená do geodetického zaměření
- Inženýrskogeologický průzkum stability železničního zářezu Horní Pohled', STRIX Chomutov, a.s., Mgr.Pavel Tichý-08.2009
- Geotechnický průzkum „*Stabilizace nepravidelných horninových bloků Okrouhlice-Světlá nad Sázavou (Horní Pohled' II) km 236,750-236,850*“, Waltec GDS, s.r.o., Ing.Vašina-12.2011
- Průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- Průběh inženýrských sítí v prostoru nové zastávky s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- Vlastní doměření stávajícího stavu v rozsahu rekonstrukce
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SDC Jihlava a se zpracovatelem projektové části SO 201
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách

A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Důvodem k provedení stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy.

Z dlouhodobého hlediska hrozí, že exogenní činitelé mohou způsobit narušení stability horninových bloků, zejména v jejich vrcholových částech, v důsledku čehož může dojít k „vyjetí“ velkých skalních bloků do průjezdného profilu koleje.

Stupňovitá skalní stěna je na začátku vysoká cca 15m, postupně narůstá až do výšky 20m, její délka je cca 100m. Stěna je silně porostlá náletovou vegetací, hornina vykazuje známky silného zvětřování. Ve druhé části úseku je stěna výšky 20-23m, při její patě dochází podle odlučných trhlin k drcení a rozpadání hornin a pohybu desek po smykových plochách. Při uvolnění a následném sesutí horniny by mohlo dojít k přímému ohrožení kolejiště. Nad skalní stěnou jsou vzrostlé náletové dřeviny (akát, ...), které jsou silně nakloněny směrem ke kolejišti.

Celá stavba se nachází pouze na drážním pozemku parc.č.**594/1** (katastrální území – Pohled, okres Havlíčkův Brod), který je ve vlastnictví SŽDC, s.o. (druh pozemku ostatní plocha, způsob využití dráha).

Trvalé ani dočasné zábory mimodrážních pozemků nejsou zapotřebí.

V prostoru stavby se nachází monitorovací zařízení v majetku Ústavu struktury a mechaniky hornin, Akademie věd ČR, v.v.i. Praha, které je upevněno v plechové skřínce na skále v km 236,780 (stavební kilometr). Dle doporučení uvedeném ve vyjádření majitele zařízení se před zahájením sanačních prací provede demontáž tohoto zařízení, nejlépe po vyzvání a za přítomnosti zástupce majitele, s ponecháním ocelových konzol ve skále (pokud nebudou překážet při sanačních pracích). Po dokončení sanace se zařízení osadí zpět na ponechané konzoly, opět nejlépe za přítomnosti majitele zařízení (viz vyjádření z 13.6.2011).

Předběžným průzkumem výskytu inženýrských sítí a zařízení v místě stavby, s využitím projektové dokumentace stavby **„Rekonstrukce koleje č.2 Okrouhlice-Světlá nad Sázavou km 236,509 -237,907“** z 10/2009, která je pro účel zde řešené stavby dostatečně aktuální, a dalším následným podrobným průzkumem výskytu inženýrských sítí v rámci zpracování projektu stavby, bylo zjištěno, že přímo v místě uvažovaných sanačních opatření se nenachází žádné inženýrské sítě, pouze uvedené monitorovací zařízení ÚSMH AV ČR Praha.

V obvodu staveniště, který zahrnuje z důvodu možnosti provádění sanačních prací i kolej č.2, bližší ke skalnímu zárezu, se dle souhrnného vyjádření SŽDC OŘ Brno (dříve SDC Jihlava) nacházejí inženýrské sítě SŽDC OŘ Brno - SEE - trakční vedení 25kV/50Hz nad kolejí č.1 a č.2, a dále inženýrské sítě SŽDC TÚDC ve správě ČD Telematika – zavěšený optický kabel na stožárech TV (ZOK). Trakční vedení je osazeno na ocelových stožárech umístěných u paty sanovaného skalního zárezu.

V blízkosti stavby (po levé straně koleje č.1 mezi železniční tratí a řekou Sázavou) procházejí další inženýrské sítě, a to opět pouze ve správě SŽDC OŘ Brno (dříve SDC Jihlava) – SEE –zemní kabel 6kW (napájení zabezpečovacího zařízení trati), – SSZT -kabel ke stávajícímu zabezpečovacímu zařízení a SŽDC TÚDC ve správě ČD Telematika - zemní kabel DK.

Inženýrské sítě ve správě jiných vlastníků se v navrženém obvodu staveniště této stavby nenacházejí.

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

Podle zákona o drahách č.266/94 Sb v platném znění §5, odst.1 a 2, stavba obsahuje jen jeden stavební objekt, a to charakteru „stavby dráhy“. U tohoto objektu 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 úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

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 v platném znění.

Ve stavbě nejsou zastoupeny objekty, které mají podle §§47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona charakter „určených technických zařízení“, jejichž technickou způsobilost navíc před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, kterým je v tomto případě Drážní úřad, stavební oblast Praha.

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 úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb. v platném znění, což bude uplatněno i v této stavbě.

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 úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný budoucí správce objektu, tj. SŽDC, s.o., OŘ Brno. 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 úřad o vydání „Průkazu způsobilosti“ (u určených technických zařízení dle vyhlášky 100/95 Sb.)
- 5) Předání a převzetí objektu
- 6) Žádost na Drážní úřad o vydání „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“
- 7) Zkušební provoz dle §7 vyhlášky 177/95 Sb.
- 8) Žádost na Drážní 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 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 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 ST Brno.

- d) údaje, které je nutno zaznamenávat k vyhodnocení zkušebního provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby, se navrhnou u jediného stavebního objektu takto :
- železniční spodek a svršek
 - měření GPK v kolejišti, podél stabilizovaného skalního svahu
 - kontrola stavu a funkce odvodňovacího systému a drážního tělesa
 - kontrola stavu svorníků a hexagonální síť
 - kontrola prostorové průchodnosti
 - 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 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 (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Stavba obsahuje jen jediný stavební objekt. Současně s dokončením objektu bude dokončena i celá stavba, takže objekt bude uveden do provozu současně s dokončením stavby. Při realizaci, kdy objekt bude zřejmě prováděn postupně (kácení stromů, postupná stabilizace bloků), je zapotřebí jednotlivé části objektu ihned po jejich provedení, v závislosti na postupu výstavby, uvést do provozu ještě před dokončením celého objektu respektive stavby.

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

Technicko-bezpečnostní zkoušce na základě podmínek uvedených v předchozím odstavci podléhá stavební objekt :

SO 201 Stabilizace horninových bloků

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců HIM

Vlastníkem všech hmotných investičních prostředků vybudovaných v rámci stavby je SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Správcem všech hmotných investičních prostředků vybudovaných v rámci stavby je SŽDC, s.o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno. Jedná se o SO :

SO 201 Stabilizace horninových bloků

OŘ ST Brno

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby a stavebního objektu SO 201, které nejsou určeny k užívání veřejností, se tento odstavec ve stavbě neuplatní.

A.9 Členění projektové dokumentace

Projekt stavby je členěn v souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006, schválené dne 30.6.2006 pod č.j.13 511/06-OP v aktuálním znění.

Projektová dokumentace má tyto části :

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část (neobsazeno)
- E. Stavební část
- F. Organizace výstavby
- G. Náklady a ekonomické hodnocení
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

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

Stavba obsahuje pouze jeden stavební objekt, SO 201 Stabilizace horninových bloků, jehož obsahem je geotechnické zabezpečení skalního masivu podél traťové koleje č.2.

Dle vyjádření autorizované osoby (VÚŽ, a.s.) nejsou v rámci rozsahu této stavby technické požadavky na posouzení stavby na parametry interoperability (viz dokladová část).

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Se zde navrhovanou stavbou prostorově souvisí stavba „Rekonstrukce koleje č.2 Okrouhlice-Světla nad Sázavou km 236,509 -237,907“, která směrově a výškově vyrovnala stávající kolej č.2 a jejím obsahem byla též reprofilace původního kolejového lože. Tato stavba byla realizována v 09/2011, zde řešenou stavbu v současné době nikterak neovlivňuje.

Žádná další investiční ani opravná akce, která by se dotýkala či měla vliv na zde řešenou stavbu není ke dni odevzdání Projektu stavby známa.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Doba provedení vlastních sanačních prací skalního zářezu se předpokládá cca 2 měsíce. Vzhledem k nutnosti kácení náletových stromů, které je nutno provést standardně v době vegetačního klidu, tj. od 1.11. do 31.3. běžného roku (pokud MŽP nerozhodne pro konkrétní rok jinak), je navržena doba realizace stavby delší s tím, že v 1.fázi by bylo provedeno pokácení stromů (do 1 měsíce) a ve 2.fázi by byla provedena vlastní stabilizace skalního zářezu (do 2 měsíců). Po dohodě s objednatelem a na základě připomínky k PD jsou termíny zahájení a dokončení stavby uvažovány následně:

Předpokládané termíny realizace stavby :

| | |
|--|-----------------|
| Předpokládaná celková doba výstavby : | 9 měsíců |
| <i>Předpokládaný termín zahájení stavby :</i> | 02.2014 |
| <i>Předpokládaný termín dokončení stavby :</i> | 10.2014 |