

## ČISTOPIS 11/2019

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

<b>Zadavatel:</b> Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 <b>SŽDC s.o., Stavební správa západ</b> Sokolovská 278, Praha 9 - 190 00					
<b>Zhotovitel:</b> STRIX Inženýring, spol. s.r.o. 28. října 1081/19, 430 01 Chomutov IČ: 254 35 396 tel.: 602 473 239 www.strixinzenyring.cz					
<b>Vypracoval:</b> Ing. Matuš Klinčůch		<b>Kontroloval:</b> Ing. Ondřej Holý Autorizovaný inženýr pro geotechniku pod č. 0012237		<b>Odpovědný projektant části:</b> Ing. Ondřej Holý Autorizovaný inženýr pro geotechniku pod č. 0012237	
KRAJ: Jihočeský		OKRES: Prachatice		TÚ: 0381 Strakonice - Volary	
<b>Název akce:</b>  <b>ZVÝŠENÍ STABILITY SKALNÍCH MASIVŮ NA TRATI STRAKONICE - VOLARY, 2. STAVBA</b>				<b>Číslo zakázky:</b> 61819011	
				<b>Stupeň:</b> DSP / PDPS	
				<b>Datum:</b> 05 / 2019	
				<b>Měřítko:</b> -	
<b>Obsah:</b>  <b>A PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>				<b>Formát:</b> -	
				<b>Verze:</b> 01	<b>Část:</b> A
				<b>Č. přílohy:</b> -	

**OBSAH:**

A.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	3
A.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	3
A.2.1	Údaje o umístění stavby .....	3
A.2.2	Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce .....	4
A.2.3	Projektované kapacity stavby .....	4
A.2.4	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	8
A.2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	12
A.3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....	13
A.3.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	13
A.3.2	Změny v objektové skladbě.....	13
A.3.3	Podklady a vyjádření.....	13
A.3.4	Normy, zákony, vyhlášky, směrnice a přepisy.....	14
A.4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ .....	15
A.5	PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	15
A.6	PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZBEČNOSTNÍ ZKOUŠCE.....	15
A.7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ .....	15
A.8	INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	16
A.9	ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	17
A.10	SEZNAM PS A SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY .....	19
A.11	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	19
A.12	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY .....	19

**CHOMUTOV, KVĚTEN 2019**

**SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:**

ČSN	Česká technická norma
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DSP	Projektová dokumentace pro stavební povolení
EIA	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (z anglického Environmental Impact Assessment)
IS	Inženýrská síť
MP	Manipulační plocha
NAD	Náhradní autobusová doprava
NPŠ	Národní park Šumava
OOP	Orgán ochrany přírody
OP	Ochranné pásmo
OŘ	Oblastní ředitelství
PD	Projektová dokumentace
PDPS	Projektová dokumentace pro provádění stavby
PS	Provozní soubor
SO	Stavební objekt
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZS	Zařízení stavby

---

**A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**

Název stavby: Zvýšení stability skalních masivů  
na trati Strakonice – Volary, 2. stavba

Účel stavby: Účelem stavby je zajištění stability svahů železničních zářezů  
a hlavním cílem je zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v daném  
úseku železniční trati

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00  
IČO: 709 94 234

Zhotovitel: STRIX Inženýring, spol. s r.o.  
28. října 1081/19, 430 01 Chomutov  
IČO: 254 35 396

Odpovědný projektant: Ing. Ondřej Holý, ČKAIT pro obor geotechnika: 0012237

Číslo zakázky: 61819011

Stupeň PD: DSP/PDPS

**A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ****A.2.1 Údaje o umístění stavby**

Kategorie dráhy: regionální, jednokolejná neelektrizovaná trať č. 223  
(dle Prohlášení o dráze) Strakonice – Volary

Traťový úsek: 0381 Strakonice – Volary, km 36,253 – 61,672

Definiční úsek: 14 Vimperk – Brloh, 16 Lipka – Kubova Huť,  
18 Kubova Huť – Lenora, 22 Lenora – Volary

Místo stavby: Skalní zářezy v km 36,253 – 37,289, v km 43,964 – 44,100,  
v km 53,300 – 53,900 a v km 61,550 – 61,672

Okres: Prachatice

Kraj: Jihočeský

Obec s rozšířenou působností: Vimperk

Obec s pověřeným úřadem: Volary

Ostatní obce: Kubova Huť, Lenora

Katastr. území: Vimperk (782084), Lipka u Vimperka (665550), Hut'ský Dvůr (665592), Horní Vltavice (644595), Lenora (782084)

### A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Účelem stavby je trvalé zajištění celkem sedmi skalních zářezů, a to v km 36,253 – 61,672 trati Strakonice – Volary. Stavební práce se týkají pouze přilehlých svahů zářezů pro dráhu a netýkají se železničního svršku. Stav železničního svršku, odvodnění ani jiných provozních věcí dráhy není předmětem této projektové dokumentace, respektive stavby.

V rámci stavby bude ručně provedeno odstranění vzrostlé vegetace s odstraněním kořenového systému. Kořenový systém bude ponechán pouze v místech, kde by mělo odstranění negativní vliv na celistvost horniny. Toto bude realizováno horolezeckým způsobem a v celé ploše předmětného území.

Dále budou odstraněny svahové pokryvy a povrchově narušené partie čištěných ploch skalních zářezů. Následně bude horolezeckým způsobem provedeno odtěžení nestabilních bloků skalního svahu a z akumulacího prostoru bude odtěžena napadaná suť. Ve vytipovaných liniích budou instalovány ochranné ploty výšky do 2 m.

Geotechnikem vytipované skalní bloky budou zajištěny lokálním kotvením. Nestabilní převisy a kaverny budou podezděny místním, vytěženým kamenem a stávající kamenné zídky budou opraveny. V určených partiích skalních svahů budou pak realizovány horizontální odvodňovací vrty.

Stěžejním sanačním opatřením bude zajištění určených částí skalních svahů vysokopevnostními ocelovými sítěmi, kdy budou použity sítě s rozměrem ok 60 x 80 mm a 80 x 100 mm. Tyto sítě budou částečně anebo kompletně doplněny protierozní extrudovanou PP georochozí. V jiných určených částech budou použity čtvercové panelové sítě s rozměrem ok 300 x 300 mm, které budou kompletně doplněny ocelovými sítěmi s rozměrem ok 80 x 100 mm.

Stavební práce budou ve svahu gravitačně odvodněným a během stavby ani po jejím dokončení nedojde ke zhoršení stávajících odtokových poměrů.

Vzhledem k použitým materiálům a technologiím je vhodná doba realizace v období, kdy průměrná denní teplota je vyšší jak +5 °C a terén není pokryt sněhovou pokrývkou. Pro provádění prací není vhodné ani období zvýšených srážek.

Projekt předpokládá realizaci vlastní stavby v období mimo vegetační klid a hnízdění ptáků. Celková doba výstavby je pro každý stavební úsek jiná, podrobně viz návrh harmonogramů, které jsou nedílnou přílohou části *F.1 Technická zpráva*. Přehled předpokládaných dob výstavby, viz kapitola *A.12*.

Celková doba realizace bude upřesněna dle plánu investora a dalších vyplývajících požadavků na realizaci stavby, viz kapitola *A.2.5*.

### A.2.3 Projektované kapacity stavby

Vytěžený materiál v podobě zeminy, kamení a dřevní hmoty bude uložen na řízených skládkách nebo bude po domluvě s objednatelem deponován na jeho pozemcích k dalšímu využití.

Základní přehled projektovaných kapacit stavby, viz následující tabulky.

Tab. č. 1 – Přehled projektovaných kapacit

Odstranění vzrostlého náletu a nevhodných stromů	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	1 850 m <sup>2</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	3 049 m <sup>2</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	1 981 m <sup>2</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	721 m <sup>2</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	1 627 m <sup>2</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	2 321 m <sup>2</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	2 266 m <sup>2</sup>
CELKEM	13 815 m <sup>2</sup>

Tab. č. 2 – Přehled projektovaných kapacit

Očištění skalních stěn, svahů a lokálních výchozů	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	81 m <sup>3</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	144 m <sup>3</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	157 m <sup>3</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	163 m <sup>3</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	167 m <sup>3</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	255 m <sup>3</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	125 m <sup>3</sup>
CELKEM	1 092 m <sup>3</sup>

Tab. č. 3 – Přehled projektovaných kapacit

Odtěžení nestabilních kamenů a bloků	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	6,3 m <sup>3</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	12,3 m <sup>3</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	7,6 m <sup>3</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	12,5 m <sup>3</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	15,3 m <sup>3</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	114,8 m <sup>3</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	25,4 m <sup>3</sup>
CELKEM	194,2 m <sup>3</sup>

Tab. č. 4 – Přehled projektovaných kapacit

Lokální kotvení nestabilních skalních bloků	(počet kusů / systém kotvení)
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	8 ks / CKT ø 25 mm, dl. 4 m
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	6 ks / CKT ø 25 mm, dl. 4 m
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	9 ks / CKT ø 25 mm, dl. 4 m
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	6 ks / IBO ø 32 mm, dl. 4 m
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	56 ks / CKT ø 25 mm, dl. 4 m
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	8 ks / IBO ø 32 mm, dl. 4 m
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	14 ks / CKT ø 25 mm, dl. 4 m
CELKEM	107 ks

Tab. č. 5 – Přehled projektovaných kapacit

Kamenné podezdívky	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	0 m <sup>3</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	0 m <sup>3</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	2,1 m <sup>3</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	0 m <sup>3</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	10,7 m <sup>3</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	24,3 m <sup>3</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	0 m <sup>3</sup>
CELKEM	37,1 m <sup>3</sup>

Tab. č. 6 – Přehled projektovaných kapacit

Zajištění skal. svahu ocelovou sítí 60 x 80 mm	(ocelová síť / georohož / systém kotvení)
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	1 293 m <sup>2</sup> / 328 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 3,2 m, 3 x 3 m
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	795 m <sup>2</sup> / 193 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,9 m, 3 x 2 m
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	1 346 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,8 m, 3 x 3 m
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	758 m <sup>2</sup> / 73 m <sup>2</sup> / IBO ø 32 mm, dl. 3,2 m, 3 x 3 m
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	239 m <sup>2</sup> / 239 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,3 m, 3 x 2 m
CELKEM	4 431 m <sup>2</sup> / 833 m <sup>2</sup>

Tab. č. 7 – Přehled projektovaných kapacit

Zajištění skal. svahu ocelovou sítí 80 x 100 mm	(ocelová síť / georohož / systém kotvení)
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	944 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 3,2 m, 3 x 3 m
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	1 537 m <sup>2</sup> / 28 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,9 m, 3 x 2 m
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	844 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 3,3 m, 3 x 3 m
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	880 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,4 m, 3 x 3 m
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	1 751 m <sup>2</sup> / 197 m <sup>2</sup> / IBO ø 32 mm, dl. 3 m, 3 x 3 m
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
CELKEM	lano á 0,5 m: 1 537 m <sup>2</sup> / lano á 1 m: 1 788 m <sup>2</sup> / bez lana: 2 631 m <sup>2</sup> / 225 m <sup>2</sup>

Tab. č. 8 – Přehled projektovaných kapacit

Zajištění skal. svahu ocel. sítí 300 x 300 mm	(ocel. síť / ocel. síť 80 x 100 mm / systém kotvení)
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	0 m <sup>2</sup> / 0 m <sup>2</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	594 m <sup>2</sup> / 594 m <sup>2</sup> / CKT ø 25 mm, dl. 2,3 m, 3 x 2 m
CELKEM	594 m <sup>2</sup> / 594 m <sup>2</sup>

Tab. č. 9 – Přehled projektovaných kapacit

Ochranný plot výšky do 2 m	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	0 m
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	28 a 54 m
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	0 m
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	0 m
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	8 m
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	16 m
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	22 a 6 m
CELKEM	134 m



Tab. č. 10 – Přehled projektovaných kapacit

Obnova akumulčního prostoru	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	19 m <sup>3</sup>
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	23 m <sup>3</sup>
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	10 m <sup>3</sup>
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	13 m <sup>3</sup>
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	16 m <sup>3</sup>
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	109 m <sup>3</sup>
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	28 m <sup>3</sup>
CELKEM	218 m <sup>3</sup>

Tab. č. 11 – Přehled projektovaných kapacit

Horizontální odvodňovací vrty	
SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450	0 m
SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780	9 ks x 5 m
SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290	0 m
SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100	0 m
SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430	3 ks x 5 m
SO 02-08-02 Sanace skal v km 53,700 – 53,900	0 m
SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660	0 m
CELKEM	60 m

#### A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Předmětných, sedm skalních zářezů, se nachází na regionální, jednokolejné neelektrizované železniční trati č. 223 (dle Prohlášení o dráze) Strakonice – Volary, a to v úseku Vimperk – Volary v km 36,253 – 61,672. Trať v tomto úseku stoupá z nadmořské výšky 675 m n. m. a stoupá do nejvyššího bodu trati 995 m n. m. (dopravná. Kubova Huť) s následným klesáním do Volar 760 m n. m. Je vedena v členitém terénu skalních zářezů a viaduktů a nejvyšší traťová rychlost v tomto úseku je 50 km/h.

SO 02-06-01 je levostranný skalní zářez délky přibližně 189 m a s maximální výškou 14 m. Generelní sklon svahu v dolní části (skalní stěny) je 73° a v horní části (zemní / skalní svah) je to 44°. Zářez byl hloubený v stromatitickém biotitickém a sillimanit-biotitickém magmatitu (Žáček – Havlíček – Hošek 2012). Foliační plochy jsou ukloněny po svahu a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Jedna z rovin vchází do svahu a druhá je se zářezem přibližně souběžná. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu dm<sup>3</sup> – m<sup>3</sup>. Diskontinuitami porušení filtruje voda.

Svahovým pohybem, sesypáváním a odvalování sklouznutím se říčené hmoty akumulují u paty svahu, respektive nepřekonají kamenné lože trati, nejsou gravitací transportovány do prostoru kolejiště.

SO 02-06-02 je oboustranný skalní zářez délky přibližně 205 m a s maximální výškou 13 m. Generelní sklon svahů v dolní části (skalní stěny) je  $74^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $40^\circ$ . Zářez byl hloubený v stromatitickém biotitickém a sillimanit-biotitickém magmatitu (Žáček – Havlíček – Hošek 2012). Foliační plochy jsou ukloněny po svahu (levá strana), respektive do svahu (pravá strana) a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Jedna z rovin vchází do svahu a druhá je se zářezem přibližně souběžná. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu  $\text{dm}^3$  –  $\text{m}^3$ . Diskontinuitami porušení poměrně výrazně prosakuje voda.

Na levé straně se svahovým pohybem, sesypáváním a odvalování sklouznutím se říčené hmoty akumulují u paty svahu, respektive nepřekonají kamenné lože trati, nejsou gravitací transportovány do prostoru kolejiště.

Na pravé straně má skalní stěna zářezu potenciál k projevu svahového pohybu sesypáváním a opadáváním. ČGS ale nedokumentovala výraznější akumulace projevů svahového pohybu. Přibližně v km 36,700 se nachází poměrně výrazný skalní převis, na němž dochází k projevu svahového pohybu typu opadávání. Dojde-li k uvolnění většího množství horninového materiálu, může být potenciálně ohrožen prostor drážního tělesa.

SO 02-06-03 je oboustranný skalní zářez. Jeho levá část je délky přibližně 68 m a s maximální výškou 10 m. Jeho pravá část je délky přibližně 119 m a s maximální výškou 13 m. Generelní sklon svahů v dolní části (skalní stěny) je  $75^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $40^\circ$ . Zářez byl hloubený v pararule (Kotková – Batík 2002). Foliační plochy jsou ukloněny po svahu (levá strana), respektive do svahu (pravá strana) a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Jedna z rovin vchází do svahu a druhá je se zářezem přibližně souběžná. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu  $\text{dm}^3$  –  $\text{m}^3$ . Diskontinuitami porušení filtruje voda.

Na levé straně se svahovým pohybem, sesypáváním a odvalování sklouznutím se říčené hmoty akumulují u paty svahu, respektive nepřekonají kamenné lože trati, nejsou gravitací transportovány do prostoru kolejiště. V dosud nesanované části ČGS identifikovala jeden skalní objekt, u něhož předpokládá rozvoj svahového pohybu a je tak nutné jeho odtěžení. Nejaktivnější část se nachází přibližně v km 37,220 – 37,290. V části stávající sanace doporučujeme odbornou revizi stávajících sanačních prvků.

Na pravé straně má skalní stěna zářezu potenciál k projevu svahového pohybu sesypáváním a odvalování překlopením. Nezajištěná část pravé strany zářezu se nachází přibližně v km 37,168 – 37,249. Jedná se o takřka kolmou nezajištěnou skalní stěnu s převisy a lokálním výskytem nestabilních bloků v horní části zářezu. Závěrečná část zářezu (přibližně km 37,249 – 37,289) je vysoká cca 3 m. Zde je vysoký potenciál k aktivaci svahových pohybů sesypáváním a odvalování překlopením, avšak kinematický potenciál transportu do prostoru kolejiště je nízký.

SO 02-07-01 je pravostranný skalní zářez délky přibližně 136 m a s maximální výškou 7,5 m. Generelní sklon svahu v dolní části (skalní stěny) je  $76^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $40^\circ$ . Skalní masiv je v kriticky labilním stavu s nepříjemnou mírou rizika a s rizikem zhoršení stavu vlivem klimatických podmínek. Zářez byl hloubený v pararule (Štědrá 2005). Foliační plochy jsou ukloněny po svahu a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Jedna z rovin vchází do svahu a druhá je se zářezem přibližně

souběžná. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu  $\text{dm}^3 - \text{m}^3$ . ČGS doporučuje bezodkladné řešení.

Dochází zde ke svahovému pohybu typu sesypávání a odvalové říčení, kdy se říčené hmoty akumulují u paty svahu. Díky bezprostřední blízkosti skalní stěny a kolejiště, příkré expozici skalního zářezu a faktu, že je zářez veden v nepřehledném oblouku lze konstatovat, že říčené horninové bloky mají gravitační potenciál ohrozit provoz na přilehlé kolejové trati.

SO 02-08-01, ve staničení 53,300 – 53,430, je oboustranný skalní zářez délky přibližně 130 m a s maximální výškou 15 m. Generelní sklon svahů v dolní části (skalní stěny) je  $79^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $49^\circ$ . Zářez byl hloubený v migmatizované biotitické pararule (Štědrá 2005). Foliační plochy jsou ukloněny po svahu (levá strana), respektive do svahu (pravá strana) a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Jedna z rovin vchází do svahu a druhá je se zářezem přibližně souběžná. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu  $\text{dm}^3 - \text{m}^3$ . Diskontinuitami porušení filtruje voda.

Na levé straně svahovým pohybem, sesypáváním a odvalováním sklouznutím umožňuje konfigurace zářezu transport říčených hmot gravitací do prostoru kolejiště. Převážná většina potenciálně rizikových skalních bloků se nachází v horní partii svahu. Bylo identifikováno větší množství nestabilních bloků, u nichž se předpokládá rozvoj svahového pohybu a je tak nutné jejich odtěžení. Nejaktivnější a nejrizikovější část skalního svahu se nachází přibližně v km 53,320 – 53,400 a jde o jeho nejvyšší partie ve výšce 10 – 15 m nad úroveň kolejiště. Jde o průměrně 3 m mocnou rozvolněnou vrstvu, tvořící mnohdy i převislé rizikové skalní bloky, u nichž ČGS doporučuje odtěžení.

Pravá strana zářezu je ve stavu, kdy je očekávaná výrazná progresse zhoršení stability skalních svahů. Skalní stěna zářezu má potenciál k projevu svahového pohybu sesypáváním a odvalováním překlopením. Bylo identifikováno několik skalních bloků s potenciálem k projevu svahového pohybu formou skalního říčení typem odvalením překlopením. Jako nejrizikovější se jeví horní hrana zářezu. Vzhledem k pozici zdrojové oblasti při horní hraně svahu se bloky mohou transportovat do ohroženého prostoru kolejiště.

SO 02-08-01, ve staničení 53,700 – 53,900, je oboustranný skalní zářez délky přibližně 175 m a s maximální výškou 10 m. Generelní sklon svahů v dolní části (skalní stěny) je  $79^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $42^\circ$ . Zářez byl hloubený v migmatizované biotitické pararule (Štědrá 2005). Skalní stěny na obou stranách zářezu jsou porušeny hustým systémem diskontinuit, který segmentuje masiv na bloky do  $\text{dm}^3$ . Pravá strana je oproti protější skalní stěně nižší jen asi 2 až 5 m a v příznivější pozici z hlediska bezpečnosti provozu trati, z důvodu existence akumulačního prostoru pro říčený materiál.

Na levé straně má skalní stěna zářezu potenciál k projevu svahového pohybu zejména odvalováním sklouznutím a opadáváním volným pádem. Při úpatí svahu bylo dokumentováno větší množství skalních úlomků, což indikuje častý opad ze skalní stěny. V části km 53,760 – 53,900 se nachází mnoho potenciálně nestabilních bloků a při jejich lokálním odtěžování dojde k rozvolnění dalších partií. Proto i ČGS doporučuje k odtěžení přistoupit komplexně a očistit skalní svah v km 53,760 – 53,900 souvisle následně stabilizovat kotvenou sítí. Také doporučuje při realizaci sanace odstranit pozůstatky zděné konstrukce mostních pilířů, které budou do budoucna představovat riziko pro provoz trati.

Na pravé straně má skalní stěna zářezu potenciál k projevu svahového pohybu zejména sesypáváním a odvalováním sklouznutím. Při úpatí svahu bylo dokumentováno několik menších skalních bloků s rozměry několika  $\text{dm}^3$ . Všechny dosud transportované bloky uvízly v akumulačním příkopu u paty šterkového lože trati. ČGS identifikovala 2 skalní bloky, jejichž

gravitační potenciál není s největší pravděpodobností dost velký, aby se dostaly do prostoru kolejiště. I přesto je doporučeno jejich lokální odtěžení.

SO 02-09-01 je oboustranný skalní zářez délky přibližně 122 m a s maximální výškou 12 m (levá strana). Generelní sklon svahů v dolní části (skalní stěny) je  $64^\circ$  a v horní části (zemní / skalní svah) je to  $35^\circ$ . Zářez byl hloubený v stromatitickém biotitickém a sillimanit-biotitickém magmatitu (Štědrá 2005). Foliační plochy jsou ukloněny do svahu (levá strana), respektive po svahu (pravá strana) a masiv je porušen dvěma dominantními směry, které jsou v podstatě kolmé vůči sobě a na rovinu foliace. Křehká porušení masivu vytváří skalní objekty veliké v řádu  $\text{dm}^3 - \text{m}^3$ .

Na levé straně má skalní stěna zářezu potenciál k projevu svahového pohybu sesypáváním a odvalováním překlopením. Vzhledem k výšce skalního zářezu a vzrostlé vegetaci nebyly vrchní partie zářezu ani výše ležícího svahu dobře viditelné. Avšak dá se předpokládat přítomnost potenciálně nestabilních bloků rozměrů v  $\text{dm}^3 - \text{m}^3$ . Největší riziko představuje část úseku přibližně v km 61,600 – 61,660.

Na pravé straně se svahovým pohybem odvalování sklouznutím říčené hmoty mohou gravitací transportovat až do prostoru kolejiště, které je vedeno těsně kolem skalního zářezu, přibližně 1 m.

Všechny skalní svahy předmětných zářezů jsou převážně porostlé náletovou vegetací jako je akát, liska, bříza a příměs smrku, které masiv rozrušují. Destrukční účinek působí převážně jejich kořenový systém, ale také pákový efekt, který časem vede k úplnému vývratu dřeviny a případnému skalnímu řícení. Aktuální stav místní fauny řeší podrobně samostatná část 03 *Dendrologický průzkum* [9] a aktuální stav místní flóry pak samostatná část 02 *Biologické posouzení* [8].

Dle protokolu o zkoušce vzorků zemin a hornin na obsah arzenu [13] se v některých částech stavby nacházejí zeminy a horniny vykazující jeho zvýšený obsah (pravděpodobně přirozený). Konkrétně v části SO 02-06-01 jsou to zeminy, v části SO 02-06-03 jsou to zeminy a horniny, v části SO 02-07-01 jsou to zeminy a v části SO 02-09-01 jsou to zeminy.

Kromě pozemku s p. č. 2604/1 mají (dle KN) všechny pozemky, na kterých se stavba nachází, definovaný způsob ochrany jako rozsáhlé chráněné území. Navíc pozemek s p. č. 106/105, který je v soukromém vlastnictví, má statut ZPF.

Území stavby, kromě části SO 02-06-01, se nachází v biosférické rezervaci Šumava, ve II., III. a IV. zóně Chráněné krajinné oblasti (dále jen CHKO) Šumava a zároveň je součástí Evropsky významné lokality (dále jen EVL). SO 02-08-01 se navíc nachází v místech výskytu přírodních evropských stanovišť, patřících mezi předměty ochrany EVL Šumava, nicméně k jejich dotčení dojde jen okrajově. SO 02-09-01 se dále nachází v blízkosti ochranného pásma (dále jen OP) vodního zdroje „Lenora vrt, studny HV1 – HV8“. Stavba se nanachází na území maloplošných a velkoplošných zvláště chráněných území a ani nezasahuje do jejich OP. Tyto skutečnosti graficky znázorňuje část C.3 *Situace širších vztahů k ŽP*.

Správa Národního parku Šumava ve svém stanovisku, ze dne 30. 9. 2019, č. j. SZ NPS 08300/2019/3 – NPS 09489/2019 uvedla, že realizací stavby nedojde k významnému vlivu na předměty ochrany EVL Šumava. To znamená, že záměr nenaplní ani dikci § 4 odst. 1 písm. f) zákona, a tedy není předmětem posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Z vyjádření, ze dne 16. 10. 2019, č. j. KUJCK 117779/2019, krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jakožto příslušného úřadu ve smyslu § 20 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých

souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) vyplývá, že uvedený záměr nepodléhá zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona.

Projektová dokumentace byla zpracována takovým způsobem, aby přírodní, kulturní a estetické hodnoty dotčeného území byly stavbou ovlivněny co nejméně. Umístěním a provedením stavby se nepředpokládá ohrožení žádného zvláště chráněného druhu (dále jen ZCHD) rostlin a živočichů. Dle biologického posouzení [8] bylo zjištěno minimálně 1 ohrožené kupovité hnízdo mravence lesního (rod *Formica*) na SO 02-06-01 a dále pobytové stopy zvláště chráněné veverky obecné. Netopýři ve skalních útvech nebyli nalezeni. [8] dále doporučuje stálý odborný biologický dozor, zajištěný investorem stavby. Biologický dozor povede ze své činnosti záznamy, a tyto bude předávat příslušným orgánům ochrany přírody a krajiny.

Kladná stanoviska, včetně vyjádření všech dotčených subjektů a organizací jsou nedílnou součástí této dokumentace, viz část H Doklady.

Stavba se dále nachází v ochranném pásmu dráhy a v ochranném pásmu lesa. Zasahuje do ochranných pásem stávajících inženýrských sítí (ČEVAK a.s., ČD Telematika a.s., SŽDC s. o.). Jejich přibližná poloha je zakreslena vždy v příslušné *Koordinační situaci* k předmětnému úseku, či SO. Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů, zátopového území ani ochranného pásma kulturní památky.

#### A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

V rámci stavby bude postupně prováděno úplné, či částečné vyloučení provozu. Projekt předpokládá výlukovou činnost přizpůsobenou jednotlivým technologickým úkonům a vlastním sanačním pracím.

Nutným předpokladem provedení části navrhovaných stavebních opatření (zemní a bourací práce, některé vrtné práce a stavba nových, či oprava stávajících podezdívek) je celodenní nepřetržitá výluka na konkrétní části trati (dle jednotlivých stavebních úseků), a to minimálně po dobu 40 a 38 dní, viz návrh harmonogramů, které jsou nedílnou přílohou části F.1 Technická zpráva. Po nepřetržité výluce bude v předmětných úsecích zaveden režim pomalé jízdy s omezením rychlosti na 20 km/hod, a to po dobu minimálně 82 a 62 dní, viz část F.1 Technická zpráva. Tato část stavebních prací může být realizována před anebo po plánované výluce.

Návrh náhradní autobusové dopravy (dále jen NAD) vychází z aktuální intenzity stávající dopravy a požadavku na rozdělení na dva stavební úseky. Počítá tedy celkově se dvěma náhradními trasami. Podrobně viz část B Souhrnná technická zpráva, kapitola B.8 Dopravní opatření.

Odstraňování vzrostlého náletu a kácení stromů bude realizováno v rámci stavby, a to v období vegetačního klidu, tedy od 1. 11. do 31. 3. běžného roku a se souhlasem příslušného OOP. Zároveň budou tyto práce provedeny v době mimo hnízdění ptáků, tedy od 1. 10. do 1. 4. běžného roku. Práce na odtěžování skalního masivu budou provedeny mimo dobu hnízdění ptáků v termínu 1. 9. až 1. 4. běžného roku, případně v tomto období dojde k odstranění všech otvorů a štěrbin v sanovaném úseku vhodných k hnízdění. Sanační práce nemohou probíhat od března dále, pokud nebudou tyto práce provedeny. Pokud v té době provedeny budou, může se na skalách od března pracovat.

Předpokladem zdárného dokončení prací je morfologická a geometrická shoda PD se skutečností v terénu. Sanace svahu bude proto prováděna za pravidelného geotechnického dozoru a projektanta stavby.

Organizování a provozování drážní dopravy na trati v úseku Strakonice – Volary je dle předpisu SŽDC D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy). Správcem zařízení je SŽDC s. o., OR Plzeň.

### A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Projektová dokumentace je zpracována dle zadávacích podmínek pro vypracování projektové dokumentace se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem.

#### A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba je členěna na sedm stavebních objektů a dva stavební úseky, následujícím způsobem:

Stavební úsek č. 01 žst. Vimperk – dopravna Kubova Huť, km 36,280 – 44,100:

- SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450
- SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780
- SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290
- SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100

Stavební úsek č. 02 dopravna Kubova Huť – žst. Volary, km 53,300 – 61,660:

- SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430
- SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,700 – 53,900
- SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660

#### A.3.2 Změny v objektové skladbě

Oproti předchozímu stupni dokumentace nedošlo ke změně skladby provozních souborů nebo stavebních objektů.

#### A.3.3 Podklady a vyjádření

- [1] Fotodokumentace a místní terénní rekognoskace, Ing. Holý, Ing. Klinčůch, 7/2018
- [2] Posouzení svahových nestabilit, jejich klasifikace a zařazení do Registru svahových nestabilit pro akci „Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice – Volary, 1. stavba a Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice – Volary, 2. stavba“, ČGS, 9/2017
- [3] Zadávací dokumentace pro zpracování DSP/PDPS a výkon AD k akci „Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice – Volary, 2. stavba“, včetně všech příloh, 1/2019
- [4] SoD ze dne ....., č. s. ...., ev. č. zak. 61819011, ISPROFIN/ISPROFOND 3 273 214 901/5 313 530 014, včetně všech příloh
- [5] Zápis ze vstupního projednání DSP/PDPS k akci „Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice – Volary, 2. stavba“, Mgr. Pavel Tichý, 5/2019
- [6] Geodetické zaměření aktuálního stavu, Miroslav Jenčík, 4/2019
- [7] Geodetické a mapové podklady, SŽG Praha, 4/2019
- [8] Biologické posouzení, Petr Janda – Biologické projekty, 7/2019
- [9] Dendrologický průzkum, Petr Janda – Biologické projekty, 7/2019
- [10] Akustické posouzení, Ing. Karel Šnajdr – Akustik konzultant, 9/2019
- [11] Vyjádření všech správců sítí a dotčených orgánů

- [12] Internetový portál ČÚZK
- [13] Protokol o zkoušce vzorků zemin a hornin na obsah arzenu s č. 428/19, GEMATEST spol. s r. o., 11/2019

#### **A.3.4 Normy, zákony, vyhlášky, směrnice a předpisy**

- [14] ČSN EN 1997-1-2, Eurokód 7: navrhování geotechnických konstrukcí
- [15] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění
- [16] Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, v platném znění
- [17] Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- [18] Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
- [19] Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění
- [20] Nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění
- [21] Nařízení vlády ČR č. 272/2011, v platném znění
- [22] Vyhláška č. 146/2008 Sb., příloha č. 5 a 6
- [23] Vyhláška MDS č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- [24] SŽDC Směrnice GR č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- [25] SŽDC Směrnice SŽDC č. 20/2017, Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty
- [26] Směrnice Ministerstva dopravy, č. V-2/2012
- [27] SŽDC S 3 Železniční svršek
- [28] SŽDC S 4 Železniční spodek
- [29] SŽDC S 5 Správa mostních objektů
- [30] SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) Služební rukověť. Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- [31] SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- [32] SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- [33] SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- [34] SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- [35] SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- [36] SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- [37] SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- [38] SŽDC T1 Telefonní provoz
- [39] SŽDC T7 Rádiový provoz
- [40] SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- [41] SŽDC metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně

#### A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Na předmětné části železniční trati bylo v roce 2017 na objednávku SŽDC, s. o., provedeno ČGS „Posouzení svahových nestabilit, jejich klasifikace a následné zařazení do Registru svahových nestabilit“ s číslem zakázky 547007.

Dle kategorizace (Hroch – Lochmann – Moravcová, 1998) na základě míry rizika, hodnotí ČGS předmětné skalní zářezy takto:

- SO 02-06-01 Sanace skal v km 36,280 – 36,450, *LS: kategorie III*
- SO 02-06-02 Sanace skal v km 36,600 – 36,780, *LS: kategorie II, PS: kategorie III*
- SO 02-06-03 Sanace skal v km 37,200 – 37,290, *LS: kategorie III, PS: kategorie III*
- SO 02-07-01 Sanace skal v km 43,970 – 44,100, *PS: kategorie II*
- SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,300 – 53,430, *LS: kategorie III, PS: kategorie III*
- SO 02-08-01 Sanace skal v km 53,700 – 53,900, *LS: kategorie III, PS: kategorie III*
- SO 02-09-01 Sanace skal v km 61,550 – 61,660, *LS: kategorie III, PS: kategorie III*

Hlavním důvodem a účelem stavby je odstranění nevyhovujícího stavebně-technického stavu předmětné části železniční trati, a to způsobem trvalého zajištění svahů předmětných železničních zářezů v km 36,253 – 61,672. Hlavním cílem je tak zajistit bezpečný a plynulý provoz v předmětné části železniční trati.

Stavební práce se týkají pouze svahů železničního zářezu a netýkají se železničního svršku. Stav železničního svršku, liniového odvodnění ani jiných provozních věcí dráhy není předmětem projektové dokumentace, respektive stavby.

#### A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba nevyžaduje zkušební provoz a po dokončení bude předána do užívání najednou. Prozatímní užívání stavby ke zkušebnímu provozu není předmětné pro tuto stavbu.

#### A.6 PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZBEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Zajištění svahů zářezů vysokopevnostními ocelovými sítěmi bude podrobena hlavní prohlídce geotechnikem stavby za přítomnosti projektanta.

Nové konstrukce, realizované v patě svahů zářezů, tedy nové i opravené kamenné podezdívky a ochranné ploty, budou vyžadovat po jejich realizaci technicko-bezpečnostní zkoušku ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. U trati bude třeba před uvedením do provozu ověřit prostorovou průchodnost v místě předmětných konstrukcí.

#### A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Stavba bude realizována na pozemcích, viz tabulka č. 1 a přístup na stavbu bude z dráhy. Vlastní zařízení staveniště (dále jen ZS) bude vždy umístěno v místě stavby a na pozemku investora. Manipulační plochy (dále jen MP) pro překládku materiálu pak v prostoru nejbližší železniční stanice, také na pozemku investora.



Přibližná poloha ZS je zakreslena vždy v příslušné *Koordinační situaci* k předmětnému SO. Přesný rozsah a umístění ploch ZS, respektive ploch pro překládku materiálů, bude upřesněno mezi investorem a zhotovitelem stavby. Z tohoto důvodu nejsou MP započítány do dočasného záboru.

V případě ostatních vlastníků bude majetkoprávní vyrovnání řešeno formou věcného břemene, dle skutečného provedení stavby. Podklady pro zaměření předmětných částí pozemků, viz část I.7 Geometrické plány.

Tab. č. 1 – Pozemky dotčené stavbou

Par. č.	Katastr. území	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Způsob využití	Dočasný zábor [m <sup>2</sup> ]	Trvalý zábor [m <sup>2</sup> ]	Vlastníci, jiní oprávnění
2604/1	Vimperk	15 617	dráha	2 552	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
691	Klášteřec u Vimp.	25 124	dráha	9 541	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
170	Huťský Dvůr	8 860	dráha	1 441	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
171	Huťský Dvůr	9 603	dráha	207	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
487	Horní Vltavice	55 093	dráha	3 430	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
400	Lenora	7 506	dráha	3 260	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
383/1	Lenora	487	ostatní komunik.	34	0	ČR, hospodář Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 130 00 Praha 3
106/105	Lenora	4 706	trv. trav. porost	14	0	Karas Aleš, Ing., Horní Vltavice 122, 384 51 Horní Vltavice
488/1	Horní Vltavice	47 459	dráha	545	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
403/7	Lenora	24 282	dráha	3 978	0	ČR, právo hospodařit SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

#### A.8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba je navržena v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a v souladu se závaznými stanovisky všech správců sítí, dotčených orgánů a subjektů. Navržené řešení bylo s těmito orgány, či subjekty řádně projednáno a jejich vyjádření jsou nedílnou součástí této dokumentace, viz část *H Doklady*.

Dodavatel sanačních prací bude plně respektovat všechny skutečnosti a provedení stavby bude plně v souladu se všemi podmínkami, které jsou uvedeny ve všech souhlasných stanoviscích. Stavba po jejím dokončení nebude mít žádný vliv na dané území, či vedení stávajících IS a jejich OP.

Pro realizaci navrhovaných stavebních prací není nutná trvalá ani dočasná přeložka stávajících IS. Zhotovitel stavby musí však zajistit jejich prokazatelné vytýčení, tzn. nutno ověřit polohu inženýrských sítí přímo na místě.

Dodržení volného schůdného manipulačního prostoru, dle S3 díl XVI čl. 41 a 42, není v některých částech trati možné. Jeho splnění by mimo jiné vyžadovalo zábory cizích pozemků a s tím související řízení ve věci majetkoprávního vyrovnání. Dále by muselo být v předmětných místech prováděno rozsáhlé odtěžování skalního masivu, co by mělo zásadní vliv na zhoršení stabilitních podmínek vzhledem ke změně trvalých sklonů. V předmětných místech bude nesplnění volného schůdného manipulačního prostoru řešeno příslušným organizačním opatřením dle čl. 44.

Stavební práce budou provedeny v souladu s platnými předpisy a nařízeními příslušných ČSN. Prokázání jakosti výrobků použitých pro stavbu bude provedeno podle zákona 22/1997 Sb. a vyhlášky č. 163/2002, včetně souvisejících nařízení vlády a zároveň budou dodrženy předepsané technologické postupy prací. Práce musí provádět pracovníci příslušné kvalifikace pod odborným dozorem.

Stavba vzhledem ke své povaze nevyžaduje splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby.

## A.9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

<b>01</b>	<b>Ekonomické hodnocení</b>	
<b>02</b>	<b>Biologické posouzení</b>	
<b>03</b>	<b>Dendrologický průzkum</b>	
<b>04</b>	<b>Akustické posouzení</b>	
<b>A</b>	<b>Průvodní zpráva</b>	
<b>B</b>	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	
<b>C</b>	<b>Situace stavby</b>	
<i>C.1</i>	<i>Přehledná situace</i>	M 1 : 25 000
<i>C.2.1</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-06-01</i>	M 1 : 500
<i>C.2.2</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-06-02</i>	M 1 : 500
<i>C.2.3</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-06-03</i>	M 1 : 500
<i>C.2.4</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-07-01</i>	M 1 : 500
<i>C.2.5</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-08-01</i>	M 1 : 500
<i>C.2.6</i>	<i>Koordinální situace_SO 02-09-01</i>	M 1 : 500
<i>C.3</i>	<i>Situace širších vztahů k ŽP</i>	M 1 : 75 000
<b>D</b>	<b>Technologická část (neobsazeno)</b>	
<b>E</b>	<b>Stavební část</b>	
	<i>STAVEBNÍ ÚSEK č. 01 VIMPERK – KUBOVA HUŤ, KM 36,280 - 44,100</i>	
<i>E.1.1.1.1</i>	<i>Technická zpráva</i>	
<i>E.1.1.1.2</i>	<i>Situace stavby_SO 02-06-01</i>	M 1 : 500
<i>E.1.1.1.3</i>	<i>Příčné řezy_SO 02-06-01</i>	M 1 : 100

E.1.1.1.4	Situace stavby_SO 02-06-02	M 1 : 500
E.1.1.1.5	Příčné řezy_SO 02-06-02	M 1 : 100
E.1.1.1.6	Situace stavby_SO 02-06-03	M 1 : 500
E.1.1.1.7	Příčné řezy_SO 02-06-03	M 1 : 100
E.1.1.1.8	Soupis prací s výkazem výměr (pouze pro potřebu stavebníka, příloha PDPS)	
E.1.1.2.1	Technická zpráva	
E.1.1.2.2	Situace stavby_SO 02-07-01	M 1 : 500
E.1.1.2.3	Příčné řezy_SO 02-07-01	M 1 : 100
E.1.1.2.4	Soupis prací s výkazem výměr (pouze pro potřebu stavebníka, příloha PDPS)	
	STAVEBNÍ ÚSEK č. 01 KUBOVA HUŤ – VOLARY, KM 53,300 - 61,660	
E.1.1.3.1	Technická zpráva	
E.1.1.3.2	Situace stavby_SO 02-08-01	M 1 : 500
E.1.1.3.3	Příčné řezy_SO 02-08-01	M 1 : 100
E.1.1.3.4	Soupis prací s výkazem výměr (pouze pro potřebu stavebníka, příloha PDPS)	
E.1.1.4.1	Technická zpráva	
E.1.1.4.2	Situace stavby_SO 02-09-01	M 1 : 500
E.1.1.4.3	Příčné řezy_SO 02-09-01	M 1 : 100
E.1.1.4.4	Soupis prací s výkazem výměr (pouze pro potřebu stavebníka, příloha PDPS)	
	SPOLEČNÉ VÝKRESY DETAILŮ	
E.1.1.5.1	Detail lokálního kotvení	M 1 : 10
E.1.1.5.2	Detail ocelové sítě 60 x 80 mm	M 1 : 50
E.1.1.5.3	Detail ocelové sítě 80 x 100 mm	M 1 : 50
E.1.1.5.4	Detail ochranného plotu	M 1 : 50
<b>F</b>	<b>Zásady organizace výstavby</b>	
F.1	Technická zpráva	
F.2	Dopravně-technologický průkaz	
F.3	Plán BOZP	
F.4	Havarijní plán	
<b>G</b>	<b>Položkový rozpočet (pouze pro potřebu stavebníka, příloha PDPS, pare č. 1)</b>	
G.1	Položkový rozpočet_SO 02-06-01, SO 02-06-02, SO 02-06-03	
G.2	Položkový rozpočet_SO 02-07-01	
G.3	Položkový rozpočet_SO 02-08-01	
G.4	Položkový rozpočet_SO 02-09-01	
<b>H</b>	<b>Doklady</b>	
<b>I</b>	<b>Geodetická dokumentace</b>	
I.1	Technická zpráva	
I.2	Majetkoprávní část	M 1 : 1 000

I.3	Návrh vytyčovací sítě	M 1 : 1 000
I.4	Koordinační vytyčovací výkres	M 1 : 1 000
I.5	Obvod stavby	M 1 : 1 000
I.6	Geodetické a mapové podklady	
I.7	Geometrické plány	M 1 : 1 000

#### A.10 SEZNAM PS A SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Stavbou dotčená část dráhy je součástí evropského železničního systému. Charakter stavby nevyžaduje posouzení shody s technickou specifikací pro interoperabilitu.

#### A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavbu je nutno zkoordinovat s aktuálním plánem výluk v daném roce.

#### A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Nutným předpokladem provedení části navrhovaných stavebních opatření (zemní a bourací práce, některé vrtné práce a stavba nových, či oprava stávajících podezdívek) je celodenní nepřetržitá výluka na konkrétní části trati (dle jednotlivých stavebních úseků), a to minimálně po dobu 40 a 38 dní, viz návrh harmonogramů, které jsou nedílnou přílohou části *F.1 Technická zpráva*. Po nepřetržité výluce bude v předmětných úsecích zaveden režim pomalé jízdy s omezením rychlosti na 20 km/hod, a to po dobu minimálně 82 a 62 dní, viz část *F.1 Technická zpráva*. Tato část stavebních prací může být realizována před anebo po plánované výluce.

Dodavatel sanačních prací bude plně respektovat mimo jiné i tyto skutečnosti:

- O případné, nezbytně nutné výluky je potřeba požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je totiž nutné zapracovat včas do ročního plánu výluk, a to v termínech daných předpisem SŽDC D 7-2.
- V průběhu realizace stavby je nutné dodržování zásad pro práci v provozované nevyložené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1.
- V případě souběhu realizace 1. a 2. stavby je potřeba pracovat současně na maximálním počtu úseků pro maximální zkrácení doby nepřetržitých výluk.
- Pomalé jízdy osazené pro realizaci přípravných a dokončovacích prací v jednotlivých úsecích 1. i 2. stavby je třeba přesouvat dle aktuálního stavu realizace. Pomalé jízdy generují na trati s řízením provozu podle předpisu SŽDC D3 poměrně výrazné zpoždění vlaků, které se dále přenáší při křižování vlaků v dopravních D3 na další vlaky. Je třeba realizaci a koordinaci sanačních prací 1. a 2. stavby naplánovat tak, aby zpoždění vlaků z pomalých jízd mělo co nejmenší dopad do přestupních vazeb ve Strakonici i Volarech, ideálně realizovat sanační práce na jednom úseku 1. stavby a jednomu úseku 2. stavby.
- Vzhledem k délce nepřetržitých výluk (78 dní) a délce doby pomalých jízd (dalších 144 dní) doporučujeme o záměru realizace této stavby informovat všechny potenciální dopravce na trati (především GW Train, ČD-Cargo, KŽC, atd.).

Odstraňování vzrostlého náletu a kácení stromů bude realizováno v rámci stavby, a to v období vegetačního klidu, tedy od 1. 11. do 31. 3. běžného roku a se souhlasem příslušného OOP. Zároveň budou tyto práce provedeny v době mimo hnízdění ptáků, tedy od 1. 10. do 1. 4. běžného roku. Práce na odtěžování skalního masivu budou provedeny mimo dobu hnízdění ptáků v termínu 1. 9. až 1. 4. běžného roku, případně v tomto období dojde k odstranění všech otvorů a štěrbin v sanovaném úseku vhodných k hnízdění. Sanační práce nemohou probíhat od března dále, pokud nebudou tyto práce provedeny. Pokud v té době provedeny budou, může se na skalách od března pracovat.

Celková doba výstavby je pro každý stavební úsek jiná, podrobně viz návrh harmonogramů, které jsou nedílnou přílohou části *F.1 Technická zpráva*.

Přehled předpokládaných dob výstavby:

- Stavební úsek č. 01 žst. Vimperk – dopravna Kubova Huť, km 36,280 – 44,100: 122 dní
- Stavební úsek č. 02 dopravna Kubova Huť – žst. Volary, km 53,300 – 61,660: 100 dní

V Chomutově, dne .....