

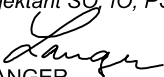

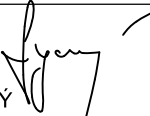


AKTUALIZACE 07/2013

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	---

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL LANGER Garant profese: -
---	--	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:  ING. JIŘÍ SYROVÝ	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. PAVEL LANGER	Vypracoval:  ING. PAVEL LANGER	Kontroloval:  ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce: REVITALIZACE TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE - VOLARY	Číslo smlouvy: 11 136 201
	Projektový stupeň: PROJEKT
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Datum: 30.06.2012
	Číslo části: B.1.1

B.1.1 Souhrnná technická zpráva

Stavba : „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

1. Zhodnocení staveniště

2. Průzkumy a podklady

- 2.1. Údaje o provedených průzkumech a měření
- 2.2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území
- 2.3. Použité geodetické a mopové podklady

3. Ochranná pásma

- 3.1. Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území
- 3.2. Stanovení nových ochranných pásem
- 3.3. Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování
- 3.4. Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

4. Koncepce stavby

- 4.1. Účel stavby
- 4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby
- 4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení
- 4.4. Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO
- 4.5. Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby
- 4.6. Požadavky stavby na zdroje
- 4.7. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci
- 4.8. Napojení na dopravní systém
- 4.9. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění
- 4.10. Bezpečnost práce
- 4.11. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 4.12. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.
- 4.13. Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

5. Údaje o splnění stanovených podmínek

- 5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby
- 5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí
- 5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

6. Příprava pro výstavbu

- 6.1 Uvolnění staveniště
- 6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů
- 6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby
- 6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek
- 6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)
- 6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů
- 6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby
- 6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků
- 6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby
- 6.10 Vyluka dopravy a jiná omezení dopravy
- 6.11 Omezení v dodávce energií

7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

8. Výjimky z předpisů a norem

1. Zhodnocení staveniště

Stavba má charakter revitalizace stávající železniční trati, tím je předurčeno její staveniště. Stavba je umístěna převážně v obvodu dráhy na pozemcích SŽDC, s.o. a Českých drah, a.s., pouze v lokálních místech jsou dotčeny pozemky třetích osob a to zejména z důvodu pokládky nových kabelových tras.

2. Průzkumy a podklady

2.1. Údaje o provedených průzkumech a měření

Přípravná dokumentace - základní průzkumy

Část průzkumů a měření byla provedena ve fázi zpracování přípravné dokumentace. Pro získání potřebných informací byly provedeny následující průzkumné a měřičské práce:

- Geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci stavby, KOLEJ CONSULT s.r.o v 07/2007
 - geotechnický průzkum pražcového podloží
 - geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb
- Geodetické zaměření stávající stavu
 - Geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby, zpracovalo SŽG v roce 2004
- Průzkum a ověření stávajících inženýrských sítí na základě podkladů od správců

Projekt – doplňující (podrobné) průzkumy

Pro projekt stavby byla provedena doplňková měření a průzkumy na základě požadovaných změn v řešení a dále požadavků zpracovatelů jednotlivých částí dokumentace na ověření správnosti technického řešení uvedeného předchozího fází přípravy. Geotechnický a stavebně technický průzkum je v dokumentaci dokladován v úplném rozsahu. Pro projekt byly vykonány následující průzkumné a měřičské práce :

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkumu, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 04/2012
- Doměření kolejiště a vybraných objektů v průběhu zpracování dokumentace projektu stavby, SUDOP PRAHA a.s., 04/2012.
- Akustická studie, zpracoval SUDOP Brno s.r.o. 04/2012
- Hydrotechnické výpočty, SUDOP PRAHA a.s., 04/2012
- Průzkum existence stávajících inženýrských sítí, zpracoval SUDOP Brno s.r.o. 04/2012
- Korozní průzkum, SUDOP PRAHA a.s., 04/2012

Závěry průzkumů a měření pro zpracování projektu a realizace stavby:

Geotechnický průzkum pro projekt byl prováděn jako součást zakázky na zhotovení dokumentace projektu stavby. Výsledky, závěry a doporučení v něm obsažené, které doplňují a prohlubují znalosti získané při zpracování přípravné dokumentace se staly podkladem pro konečný návrh technického řešení stavebních objektů železničního spodku, umělých staveb a souvisejících stavebních objektů.

Geotechnický průzkum pro železniční spodek a svršek:

Štěrkové lože

Na základě předchozího stupně dokumentace byly pro zjištění kvality stávajícího štěrkového lože provedeny zkoušky. Jednalo chemické analýzy kontaminace stávajícího štěrkového lože.

Konkrétní opatření a nakládání z odpady je uvedeno v části projektu B.3 – Vliv stavby na životní prostředí.

Pražcové podloží

Geotechnický průzkum pražcového podloží byl proveden podle předpisu ČD S4 železniční spodek, příloha 9. Rozsah průzkumu byl zaměřen na ověření skladby stávajícího drážního tělesa a geotechnických vlastností zemin tvořící pražcové podloží a v neposlední řadě na ověření úrovně hladiny podzemní vody a z ní vyplývající hydrotechnické poměry. Pro zjištění stávajícího stavu byly provedeny kopané sondy, statické zatěžovací zkoušky a dynamické penetrační zkoušky, výsledky polních zkoušek byly doplněny o laboratorní zkoušky provedené na odebraných vzorcích.

Na základě provedených prací byl proveden návrh sanace železničního spodku kolejí a návrh nového zemního tělesa v lokalitách zvednutí nivelety trati podél přehradní nádrže Lipno.

Geotechnický a stavebně technický průzkum pro inženýrské objekty :

Pro některé objekty byl proveden průzkum již v rámci přípravné dokumentace. Tento byl ověřen a doplněn. Dále byl proveden průzkum pro všechny objekty navržené k přestavbě či sanaci. Pro ověření základových poměrů stávajících objektů byly provedeny jádrové inženýrsko - geologické vrty a odebírány vzorky zemin a podzemní vody. Na vzorcích byly provedeny laboratorní rozborů za účelem klasifikace zemin a jejich zatřídění dle příslušných ČSN norem a stanovení agresivity vodního prostředí. Pro ověření rozměrů konstrukce, hloubky založení a kvality zdiva stávajících objektů byly prováděny vodorovné a šikmé DIA vrty s výnosem vrtného jádra. Z vrtného jádra pak byly odebírány charakteristické vzorky zdiva za účelem stanovení pevnosti v prostém tlaku. Výsledky průzkumů jsou zapracovány v dokumentacích jednotlivých SO, souhrnně jsou dokladovány v části B.12.1.

Pedologický průzkum :

Tento průzkum byl proveden za účelem získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy, která následně slouží k návrhu mocnosti a provedení skrývky humusových horizontů v místech záboru pozemků. Makroskopická dokumentace půdního profilu byla zaměřena zejména na mocnost a kvalitu humusového horizontu. Na základě vyhodnocení pedologických průzkumných prací je v dokumentaci příslušných SO stanoven rozsah skrývky a stanoven způsob s jejím nakládáním.

Výsledky průzkumu a ověření stávajících inženýrských sítí :

Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků a jejich poloha byla po zdigitalizování a zakreslení do situací byla ještě upřesněna jednotlivými provozovateli a to v obou fázích projektové přípravy (v přípravné dokumentaci a následně i v projektu). Oba podklady získané v různých časových obdobích pak byly vzájemně konfrontovány a doplněny o zaměřené viditelné znaky. Poté vznikl výsledný podklad pro vyhotovení projektu stavby. Průběh stávajících sítí je uveden v koordinačních situacích. Podklady a stanoviska od jednotlivých správců sítí jsou uvedeny v samostatné příloze B.11.

Před započítáním stavebních prací bude nutno opětovně zjistit skutečný stav a požádat konkrétní správce sítí o jejich vytýčení

Použité geodetické a mapové podklady

Pro návrh technického řešení projektu stavby bylo převzato zaměření SŽG Praha z roku 2004. Toto zaměření bylo v několika lokalitách ověřeno. V průběhu zpracování dokumentace bylo geodetické zaměření postupně doplňováno dle požadavků zpracovatelů jednotlivých SO.

Další mapové podklady :

- mapové listy 1:50 000 v digitální formě
- katastrální mapy – stav k roku 2012
- výpisy z katastru nemovitostí – stav k roku 2012

Měření pro určení vlivu stavby na životní prostředí

Pro zjištění výhledových poměrů po dokončení stavby a jejího vlivu na obyvatelstvo, byla zpracována Hluková studie. Tato se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí stavby po dokončení revitalizace železniční stanice.

Výsledkem akustické studie jsou hlukové mapy jednotlivých výpočtových území pro výhledový stav s průběhem izofon. Součástí výpočtu jsou i výsledné tabulky hodnot ekvivalentních hladin hluku v jednotlivých bodech výpočtu. Jejich poloha je vyznačena v hlukových mapách.

Korozní průzkum a měření

V rámci korozního průzkumu pro přípravnou dokumentaci byla provedena základní geoelektrická měření. V rámci zpracování dokumentace projektu stavby byla provedená měření konfrontována s technickým řešením souvisejících stavebních objektů. V závěru zprávy jsou navržena opatření pro zmírnění nepříznivých účinků elektrizované trati.

Hydrotechnické výpočty

Mostní objekty a propustky byly hydrotechnicky posouzeny na základě podkladů ČHÚ a správce toku.

Patřičná pozornost byla věnována hydrotechnickému posouzení lokality v blízkosti železniční zastávky Žlábek. Zde se do přehradní nádrže Lipno vlévá říčka Olšina. Nevyhovující současný stav, kdy při Q100 je zaplavena část železniční trati, byl odstraněn. Na základě hydrotechnických výpočtů byl navržen nový železniční most přes říčku Olšinu o výrazně větším rozpětí než je most stávající.

3. Ochranná pásma

3.1. Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích

Ochranné pásmo dráhy

To je definováno svislou rovinou vedenou 60 m od krajní osy koleje na obě strany, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy dle zásad stanovených v Zákoně o drahách. Stávající pozemek drah – obvod dráhy je zakreslen v koordinačních situacích stavby, případně v dalších přílohách projektové dokumentace. Podkladem pro jeho definování jsou aktuální údaje z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m od krajního kabelu na každou stranu. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu :

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m,

u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m.

Úpravy stávajících vedení společnosti E.ON ČR, a.s. nejsou součástí stavby. Jsou řešeny samostatnou investicí.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ve svém vyjádření O2 Telefonica ochranné pásmo neuvádí, požaduje dodržet ČSN při styku s kabelem.

Ochranné pásmo plynovodů :

Staveniště křížuje středotlaký plynovod u něhož je ochranné pásmo. Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranné pásmo činí :

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně.....4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně.....4 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek,
jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce.....1 m.

Ochrana vod

Stavba prochází od cca km staničení 50,5 do konce stavby v žst. Volary CHOPAV podzemních i povrchových vod Šumava. V rámci stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ nebude prováděna zakázaná činnost uvedená v NV č. 40/1978 Sb. o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Beskydy, Jeseníky, Jizerské hory, Krkonoše, Orlické Hory, Šumava a Žďárské vrchy.

Stavba revitalizace trati zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů stanovených dle zákona č.254/2001 Sb.

km staničení stavby	ochranné pásmo vodního zdroje (OPVZ)
0,88 – 4,135	II. stupně – vodovod pro České Budějovice, k.ú. Vidov (ONV České Budějovice Vod. 3996/89/Štč, 15.12.1989)
23,463 – 27,00	II. stupně – Jitka. Český Krumlov (OkÚ Český Krumlov, 1813 ŽP/90-Hč, 28.5.1991
29,32 -	II. stupně – Český Krumlov
53,56 – 80,5	II. stupně – JIVAK Č.B. sběr ÚN Lipno (odběr pro ÚV Loučovice) (KNV Jihočeského kraje, VLHZ-3416/85-233/1-BAB, 05.12.1985
61,4 - 61,94	II. stupně – v prostoru zastávky Jenišov

Podrobněji je ochrana vod řešena v části B.3. Vliv stavby na životní prostředí.

Chráněná území :

Ve sledovaném území záměr mezi Volary a Novou Pecí prochází Národním parkem Šumava, mezi Novou Pecí a Polečnicí jde záměr v CHKO Šumava. Mezi Kájovem a osadou Štroba u Křemže prochází záměr skrz CHKO Blanský les.

Z hlediska „maloplošných“ zvláště chráněných území je kabelizace u zastávky Dobrá na Šumavě vedena skrz přírodní památku Vltavský luh, mezi Černým křížem a Novou Pecí jde záměr téměř po hranici této přírodní památky. V oblasti Českého Krumlova jde kabelizace po hraně národní přírodní rezervace Vyšenské kopce, jež historicky sousedí s drážním pozemkem. Poslední „maloplošné“ zvláště chráněné území se nachází u Křemže, jde o přírodní památku Mokřad u Borského rybníka. Tato přírodní památka je dle podkladů z AOPK formálně vymezena s mírnou kolizí se současným drážním pozemkem.

Záměr prochází evropsky významnou lokalitou (EVL) Šumava mezi Volary a zastávkou Hodňov, kde po zastávku Polečnice jde skrz evropsky významnou lokalitu Boletice. Mezi Kájovem a osadou Štroba u Křemže prochází záměr skrz evropsky významnou lokalitu Blanský les (malá část záměru u zastávky Domoradice je mimo EVL). Zhruba 500 metrů od zastávky Polná nalezneme evropsky významnou lokalitu Polná, která by již záměrem neměla být dotčena. Další evropsky významné lokality jsou již velmi vzdálené od potenciální stavby.

Evropsky významná lokalita	Lokalizace	km	Popis
Blanský les	oboustranně střídavě oboustranně zprava 50m od trati	11,8 - 24,95 26,2 - 27,7 28,1 - 30,0 30,4 - 31,5	zachovalá lesní společenstva
Boletice	zprava 50m od trati oboustranně	46,2 - 46,7 50,46 - 53,54	lesní i bezlesá společenstva
Šumava	oboustranně	52,5 - konec stavby	lesní, bezlesá, mokřadní společenstva

Ptačí oblasti (PO) jsou v zájmovém území dotčené dvě, první z nich PO Šumava mezi Volary a Novou Pecí, druhá z nich PO Boletice pak mezi zastávkou Hodňov a bývalou obcí Svíba.

Ptačí oblast	Lokalizace	km	Popis
Boletice	oboustranně	44,91 - 53,56	lesní i bezlesá společenstva
Šumava	oboustranně	71,83 - 56,99 (69,67)	lesní, bezlesá, mokřadní společenstva

Památky a archeologické nálezy :

Vyhlášenou nemovitou kulturní památkou je ocelový příhradový železniční most přes Křemžský potok č.ÚSKP 47568/3-5909.

Na trati nachází soubor dochovaných objektů železničních stanic a zastávek tzv. Želnavské železniční trati č.194, u kterých od roku 1991 probíhá řízení o prohlášení za kulturní památky.

Vzhledem k tomu, že územím s archeologickými nálezy je převážná většina Jihočeského kraje, je nutné při zpracování dokumentace stavby respektovat ustanovení §22, zákona číslo 20/1987Sb., o státní památkové péči. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/87Sb..

3.2. Stanovení nových ochranných pásem

S ohledem na charakter navržených stavebních úprav = revitalizace železniční tratě v dnešní poloze, nedochází ke změně či úpravě stávajících ochranných pásem.

3.2. Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování

V zájmové oblasti se nacházejí lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžných, výhradní ložiska surovin i hlavní důlní díla.

Tabulka: Dobývací prostory těžné

Označení	Popis	km	Lokalizace
70093	stavební kámen - těžný	19,53 - 19,68	zprava přiléhá ke trati
60313	grafit – ukončená těžba	27,74 - 28,25	zprava přiléhá ke trati

Tabulka: Hlavní důlní díla

	Označení	Popis	km	Lokalizace
1	12139	grafit - šachta	24,90	zprava cca 260 m od trati
2	12368	grafit - šachta	25,30	zleva přiléhá ke trati
3	16352	grafit - šachta	26,13	zleva cca 90 m od trati
4	16347	grafit - šachta	26,14	zleva cca 150 m od trati
5	16342	grafit - šachta	26,63	zleva přiléhá ke trati
6	12214	grafit - šachta	27,70	zleva cca 70 m od trati

7	12298	grafit - šachta	27,86	zleva přiléhá ke trati
8	12215	grafit - šachta	27,88	zprava cca 80 m od trati
9	2419	grafit – štola	28,25	zleva cca 100 m od trati
10	4576	grafit – jiné	29,08	zprava cca 90 m od trati
11	9400	grafit - šachta	57,15	zleva cca 80 m od trati

Tabulka: Výhradní ložiska

Označení	Popis	km	Lokalizace
314780001	grafit – krystalický grafit	27,73 - 28,09 28,09 - 28,18	zprava přiléhá ke trati kříží trať

Tabulka: Chráněná ložisková území

Označení	Popis	km	Lokalizace
14780000	grafit, dřívější hlubinná těžba	27,74 - 28,05 28,05 - 28,34 28,34 - 28,95	zprava přiléhá ke trati kříží trať zprava přiléhá ke trati

Tabulka: Poddolovaná území

Označení	Popis	km	Lokalizace
1479	nerudy	56,00 - 58,56	kříží trať
1541	nerudy, haldy+propad+ústí	54,65 - 55,98	kříží trať
1761	nerudy	28,97 - 29,13	zprava ve vzdálenosti cca 70 m od trati
1791	nerudy, haldy+propad L.	27,51 - 28,52	kříží trať
1820	nerudy, haldy+propad+ústí	25,52 - 26,18	kříží trať
1826	nerudy, haldy+propad+ústí	24,86 - 25,45	kříží trať
4929	nerudy, žádné projevy	28,47	zprava ve vzdálenosti cca 50 m od trati

3. 4. Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Problematika záboru zemědělského půdního fondu je detailně řešena v samostatné části dokumentace B.3.4. Zemědělská příloha. Tato příloha je zpracována v souladu s platnou legislativou - zákon č. 334/1992Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994Sb, kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. V dokumentaci je uveden výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, bilance skřívky a mapové zpracování.

Problematika zásahu do lesních porostů je detailně řešena v samostatné části dokumentace B.3.5. Lesní příloha (bude doplněno v čistopisu). Tato příloha je zpracována v souladu s platnou legislativou a to zákonem č. 289/1995Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) ve znění pozdějších právních předpisů a vyhlášky č. 77/1996Sb. o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa a vyhlášky Ministerstva zemědělství 55/1999Sb. o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích. V dokumentaci je uveden výpočet poplatku za odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a výpočet škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech.

Stavba se pohybuje v pásmu 50m od lesa. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50m od lesa je třeba souhlasu referátu životního prostředí, odd. lesního hospodářství dle zákona č.289/1995Sb. §14 odst.2. Seznam pozemků je uveden v části I.2 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace.

4. Koncepce stavby

4.1 Účel stavby

Stavba má charakter revitalizace trati, jehož hlavním cílem je zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizaci řízení provozu. Hlavním ekonomickým přínosem je úspora dopravních zaměstnanců a současně redukce nadbytečného kolejiště na potřebnou úroveň pro zachování potřebného objemu dopravy se současným zvýšením bezpečnosti železničního i silničního provozu.

4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Rozhodující část stavebních povolení pro stavbu „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“ je vydávána speciálním stavebním úřadem. V případě předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad. Přesto je stavba navržena tak, že splňuje rovněž požadavky dané vyhláškou č.137/1998 Sb. a její změnou danou vyhláškou č.502//2006 Sb.

V případě stavby „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“ se jedná zejména o objekty v profesi pozemního stavitelství, budov mající charakter staveb občanské vybavenosti a průmyslových staveb. Tyto objekty jsou navrženy tak, aby při respektování hospodárnosti a vhodnosti pro zamýšlené využití, byly současně splněny základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku a vibracím,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

V rámci stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ jsou navrženy stavební úpravy umožňující v plném rozsahu přístup osob s omezenou schopností a orientace do všech prostor pro cestující.

4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení

Vzhledem k charakteru stavby se jednotlivé úpravy v rámci revitalizace stávající železniční trati nacházejí převážně na drážním tělese nebo v prostoru souvisejícím s provozem dráhy. Nedochází tedy k začlenění nové stavby do území.

Z hlediska pozemních objektů jsou ve stavbě navrženy nové provozní objekty. Tyto budovy jsou z pohledového hlediska přizpůsobeny stávajícím objektům v železničních stanicích. Také nové přístřešky pro cestující jsou architektonicky přizpůsobeny přístřeškům, které zde byly zrealizovány v posledních letech.

Stavba nepřinese žádné vizuální změny do krajiny a krajinný ráz nebude žádným způsobem negativně dotčen.

4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

S ohledem na rozsah stavby a počet řešených PS a SO je popis řešení dokladován v samostatné příloze příloha Souhrnné technické zprávy B.1.2.

4.5. Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

U stavby „Revitalizace trati České Budějovice - Volary“, se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“. Z hlediska realizace bude stavba věcně i časově rozdělena do samostatných stavebních úseků, které budou dále členěny na jednotlivé stavební postupy.

SÚ POV č.01 H. Planá (vč) – (Č.Kříž) – Volary (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby:	03/2014 – 12/2014
Nepřetržitá výluka :	15.3.2014 – 30.4.2014 H.Planá-N.Pec 1.5.2014 – 30.6.2014 H.Planá-Č.Kříž

SÚ POV 02 Kájov (vč) – H. Planá (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby:	03/2014 – 06/2015
Nepřetržitá výluka :	1.9.2014 – 10.12.2014

SÚ POV 04 Č.B. Odb. Rožnov – žst. Boršov – zast. Třísov

Předpokládaná celková doba výstavby:	07/2014 – 11/2015
Nepřetržitá výluka :	1.3.2015 – 14.6.2015 Boršov – Třísov 1.5.2015 – 10.5.2015 Č. Budějovice. – Třísov

SÚ POV 03 Plešovice - Kájov (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby:	03/2015 – 04/2016
Nepřetržitá výluka :	1.9.2015 – 30.11.2015

Po ukončení nepřetržitých výluk v jednotlivých stavebních úsecích budou tyto opětovně uvedeny do provozu. Podrobný postup výstavby včetně postupného uvádění jednotlivých částí stavby do užívání je podrobně zpracováno v samostatné části dokumentace F - Organizace výstavby.

4.6 Požadavky stavby na zdroje

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Protože po dokončení stavby není předpokládáno navýšení počtu provozních pracovníků, ale naopak nedojde ani k jejich významnému poklesu, je možno předpokládat, že úroveň spotřeby pitné vody nebude vyšší než v dnešní úrovni. Odběr vody nutný k provozu stavby je zajišťován ze stávajících veřejných zdrojů.

4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují.

Dešťové vody u nově budovaných objektů budou odvedeny do kanalizace. Dešťová voda z nových přístřešků pro cestující bude odvedena na terén nebo vsakována. Drenážní vody z kolejiště budou zčásti odvedeny do kanalizace či přilehlých vodotečí, zčásti budou vsakovány.

4.8 Napojení na dopravní systém

Řešení stavby je prioritně zaměřeno na řešení železničních dopraven = železničních stanic a zastávek. Stavba svým obsahem nemění dopravní napojení železniční stanice a zastávek na stávající dopravní systém. Nová zastávka Český Krumlov je chodníkem napojena na stávající místní komunikaci.

Realizací stavby dojde i k drobným úpravám silničních komunikací v okolí řešených úrovnových přejezdů. Úpravy komunikací nemění stávající dopravní systém ani obslužnost území.

4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Rozsah navržených stavebních úprav si nevyžádá náhradní výsadbu a ozelenění ploch.

4.10 Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat "Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci" ČD Op 16, schválené rozhodnutím generálního ředitele Českých drah,a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006 a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Pro práce ve výškách a nad hloubkou - platí NV č. 362/2005 Sb., Bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Činnost na trakčním vedení je upravena bezpečnostními předpisy ČSN 34 3109.

Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220 V a 380 V, proto bude nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup :

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příslušné platné normy a předpisy (příkaz "B") a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Práce a dozor v prostoru SŽDC a ČD mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených.

Přístupnost stavby pro osoby těžce pohybově postižené je zajištění úrovněového přístupu do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí ramp s úpravou pro zdravotně postižené.

Obecně lze konstatovat, že stavební úpravy jsou navrhovány jen pro upravované části železničních stanic a zastávek. Neupravované části, např. prostory uvnitř stávající výpravní budovy apod., zůstanou ve stávajícím stavu, bez úprav.

V současné době je přístup na nástupiště pro osoby pohybově postižené zajištěn v ŽST Horní Planá, Nová Pec a Černý Kříž. V ostatních ŽST, tj. Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě, Polná na Šumavě a Černá v Pošumaví bude přístup pro osoby pohybově postižené na nástupiště zajištěn v rámci stavby revitalizace trati. Ve všech případech pomocí ramp. Obdobným způsobem bude upraven přístup na nástupiště na všech zastávkách. V ŽST Boršov zůstává kolejiště i nástupiště ve stávajícím stavu, přístup na nástupiště pro osoby pohybově postižené zde není zajištěn.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna nástupiště v upravovaných železničních stanicích Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě, Polná na Šumavě a Černá v Pošumaví a zastávkách a přilehlé

plochy přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle, tj. revitalizace traťového úseku České Budějovice - Volary Horusice je řešeno v rámci této stavby.

Za vyvolané investice lze považovat realizaci přeložek a zabezpečení sítí cizích majitelů a správců a úpravy komunikací křižující trať. Všechny uvedené vyvolané investice se budou realizovat ve rámci této stavby jako samostatné stavební objekty či provozní soubory.

Za souběžnou investici lze považovat stavby :

- „VD Lipno I – opatření v nádrži – vlnolamy“ částečně již zrealizováno. Projektová dokumentace vlnolamů byly převzata jako výchozí stav pro zpracování dokumentace revitalizace trati.
- Zabezpečení úrovnových přejezdů v rámci samostatných investic SŽDC je v době zpracování dokumentace revitalizace trati již v realizaci. Navržený stav úprav přejezdů je převzat jako výchozí stav pro zpracování dokumentace stavby revitalizace trati.
- Stavbou revitalizace trati jsou vyvolány přeložky energetických sítí ve vlastnictví společnosti E.ON Distribuce a.s. V průběhu zpracování dokumentace revitalizace trati bylo se společností E.ON Distribuce a.s. dohodnuto, že tyto přeložky sítí zajistí E.ON jako samostatnou investici. Technické řešení přeložek vedení E.ONu bylo průběžně koordinováno s technickým řešením stavby revitalizace trati. Následně bude zpracována dokumentace přeložek pro stavební řízení.
- Stavbou revitalizace trati budou dotčeny sítě ve vlastnictví společnosti Telefónica. V souladu se stanoviskem z 1.2.2013 si překládky sítí za úhradu zajistí jejich vlastníci.

4.13. Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu jsou uvedeny v dokumentacích příslušných stavebních objektů. V rámci řešené stavby se toto týká mostních objektů.

5. Údaje o splnění stanovených podmínek

5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

V době zpracování dokumentace projektu stavby byla k dispozici následující rozhodnutí o umístění stavby :

Rozhodnutí o umístění stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“

vydané Újezdním úřadem vojenského újezdu Boletice, č.j. 2153-20/2008/DP-1518-STAV ze dne 22.2.2012

Projektová dokumentace na jejímž podkladě bylo vydáno výše zmiňované rozhodnutí bylo v průběhu jejího zpracování projednáváno s účastníky stavebního řízení i s dotčenými orgány a organizacemi státní správy. Jednotlivé připomínky z průběhu zpracování byly zapracovány. Přesto stanoví platné územní rozhodnutí pro tuto stavbu několik připomínek, které bylo nutno při zpracování projektu (dokumentace ke stavebnímu povolení) respektovat. V pravomocném územním rozhodnutí jsou uvedeny tyto podmínky :

1. seznámit se s dokumentací skutečného provedení – most přes Polečnici v Polné na Šumavě, rekonstrukce čistírny odpadních vod a nátokové kanalizace v Polné na Šumavě,
Technické řešení bylo zkoordinováno.
2. stavbou nebude dotčena vojenská vlečka a nakládací rampa v dopravně Polečnice. Provéřit možnost rekonstrukce vlečky v dopravně Polečnice. Provéřit možnost zachování rampy v dopravně Polná na Šumavě,
Vlečka v dopravně Polečnici byla ponechána bez úprav. Rampu v ŽST Polná na Šumavě bylo nutné zrušit z prostorových důvodů a zajištění bezpečnosti cestujících.
3. zábor pozemků řešit s Vojenskou ubytovací a stavební správou Pardubice a Vojenskými lesy a statky ČR s.p.,
Připomínka zapracována.
4. bude realizováno zaměření skutečného provedení stavby, v souladu se stavebním zákonem,
Zaměření a dokumentaci skutečného stavu po realizaci zajišťuje dodavatel stavby. Tato podmínka bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
5. pozemky dotčené stavbou uvést do původního stavu a předat majitelům,
Připomínka zapracována.
6. před započítáním jakýchkoliv prací je povinen dodavatel nechat si provést přesné vytýčení sítí (VZ 6817 Boletice, VÚ 3255 Praha, PS 0228 Vojenský újezd Boletice, E.ON Česká republika a.s., Telefónica O2 Czech Republic a.s.),
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
7. veškeré stavební práce budou předem konzultovány s VZ 6817 Boletice, VÚ 3255 Praha, PS 0228 Vojenský újezd Boletice, E.ON Česká republika a.s, Telefónica O2 Czech Republic a.s. Na pozemcích jsou podzemní inženýrské sítě,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
8. v případě poškození sítí v důsledku provádění prací, provést jejich opravu na vlastní náklady,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
9. při provádění stavebně montážních prací nedojde na pozemcích bez vědomí Vojenských lesů a statků ČR s.p., divize Horní Planá ke kácení stromů, k porušování vzrostlé zeleně a k poškozování kořenového systému vzrostlých stromů,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
10. investor stavby uhradí Vojenským lesům a statkům ČR s.p. Praha a Vojenské ubytovací a stavební správě Pardubice případně vzniklé škody na nemovitostech způsobených stavební činností,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
11. vlastník stavby nejpozději do 6 měsíců od vydání kolaudačního souhlasu uzavře s Vojenskou ubytovací správou Pardubice a Vojenskými lesy a statky ČR s.p. Praha smlouvu o zřízení věcných břemen, které budou vloženy do katastru nemovitostí (jedná se o části pozemků vyznačené projektantem akce k dočasnému záboru pro zřízení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení). Budoucí oprávněný předloží budoucímu povinnému geometrické plány vyhotovené dle skutečného provedení stavby, kterými budou vymezeny části jednotlivých pozemků s věcným břemenem a ostatní nutnou dokumentaci pro vložení smlouvy do katastru nemovitostí. Věcná břemena budou zřízena na dobu neurčitou a za úplaty a to formou jednorázové úhrady,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla
12. dodržovat základní povinnosti ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, uvedených v ustanovení § 13 odst. 3 lesního zákona,
Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla

13. během stavby nebudou poškozovány okolní lesní pozemky, na lesní pozemky nebude vyvážen stavební odpad ani výkopová zemina,

Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla

14. před zahájením stavby požádá investor stavby Vojenský lesní úřad Praha o trvalé a dočasné odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa. Žádost bude mít náležitosti vyhlášky MZE č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a o podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa. Bez rozhodnutí Vojenského lesního úřadu o trvalém a dočasném odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa nelze na lesních pozemcích zahájit stavební práce (součást dokumentace žádosti o stavební povolení),

Podmínka byla zapracována

15. při vstupu a pohybu na území vojenského újezdu respektovat a řídit se ustanovením § 39 zákona číslo 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, bude vyžádáno povolení ke vstupu na území vojenského újezdu. Před započatím prací bude Újezdní úřad vojenského újezdu Boletice v předstihu informován o skutečném termínu zahájení a ukončení prací, o technickém zabezpečení pracoviště,

Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla

16. nelze vyloučit, že záměr může mít významný vliv na Evropsky významnou lokalitu Boletice a Ptačí oblast Boletice. Předložit dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, hodnocení jeho důsledku na toto území a stav jeho ochrany,

Podmínka byla zapracována. Dokumentace projektu stavby řeší tuto problematiku.

17. revitalizace na území Vojenského újezdu Boletice bude prováděna od září do konce doby vegetačního klidu. V rámci terénní pochůzky budou identifikovány náletové dřeviny a keřové porosty k odstranění v rámci revitalizace,

Podmínka pro realizaci stavby, bude uvedena v Zadávací dokumentaci při výběru zhotovitele díla

18. budou dodrženy § 39 a § 46 vodního zákona, zásahy do koryt vodních toků budou předloženy ke schválení správci vodních toků – Vojenské lesy a statky ČR s.p., divize Horní Planá,

Podmínka byla zapracována. Dokumentace projektu stavby řeší tuto problematiku.

19. v souladu s § 80 zákona o odpadech, dodržovat §§ 10, 11, 12 a 16 zákona a prováděcích předpisů, vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., a vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., a vyhlášky MŽP č. 294/2005 Sb.,

Podmínka byla zapracována. Dokumentace projektu stavby řeší i problematiku odpadů.

20. vyprodukovaný odpad bude uložen mimo území vojenského újezdu,

Podmínka byla zapracována. Dokumentace projektu stavby řeší i problematiku odpadů.

21. v zájmovém území se nachází podzemní vedení NN, podzemní vedení VN, nadzemní vedení NN, nadzemní vedení VN a distribuční trafostanice VN/NN.

Podmínka informativního charakteru. Uvedená vedení nebudou dotčena stavbou.

Souhlas podle § 15 odst.2 stavebního zákona, aby rozhodnutí o povolení stavby „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ vydal příslušný speciální stavební úřad

Vydal Městský úřad Volary, odbor výstavby, územního plánování a ŽP, č.j. 1453/478/V/10/So ze dne 20.1.2011

Součástí vydaného souhlasu nejsou podmínky.

5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí

V únoru 2008 bylo Krajskému úřadu Jihočeského kraje předloženo oznámení podle § 6 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.

V dubnu 2008 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s verdiktem, že záměr nebude dále posuzován podle 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.

Níže je uvedena tabulka s vypořádáním podmínek závěru zjišťovacího řízení:

pro fázi přípravy:	
odvodnění stanice Křemže bude řešeno mimo území PP Mokřad u Borského rybníka, aby nedošlo k ovlivnění jeho vodního režimu. Bude vyloučeno i další možné narušení podmínek existence mokřadních společenstev – zajištěním zákazu vstupovat do PP Mokřad u Borského rybníka a zákazu deponovat v území PP Mokřad u Borského rybníka nebo v její blízkosti odpadní či jinak nebezpečný materiál,	Řešení odvodnění stanice Křemže je identické se současným stavem. Zařízení staveniště je navrženo na odvrácené straně od PP u žst. Křemže. Vymezení PP dle AOPK v současné době částí své rozlohy (cca 400 m ²) zasahuje na drážní pozemek, který zde byl historicky dříve.
nebude zasahováno do NPR Vyšenské kopce, vedení kabelové trasy bude v patě šterkového lože drážního tělesa na opačné straně, než se nachází NPR, v lokalitě mostu v žkm. 29,036 bude povrchová žlabová trasa,	Trasa kabelové trasy je vedena dle požadavků této podmínky ZZŘ. V lokalitě mostu v km 29,036 je kabelová trasa vedená standardní trasou ve šterku mezi římsou a osou koleje - dostatečný přesyp 2,5 m od osy koleje.
součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude aktualizace návrhu protihlukové ochrany územních rezerv pro bydlení,	je řešeno v dřívějším stupni
před vlastním započítáním prací budou v terénu vyznačeny plochy s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin (např. lilie cibulkonosná, kolonie mravenců) do nichž není žádoucí vstupovat, provádět zde výkopy apod., aby bylo zabráněno jejich poškození. Pro rostliny jejichž výskyt nemůže být respektován bude zajištěn transfer,	V souhrnném rozpočtu stavby je zajištěna finanční rezerva pro tento dozor.
součástí projektové dokumentace nebude přeložka silnice III. tř. Černý Kříž – Smolná Pec – Dlouhý Bor v úseku žkm 80,900 – 81,189 trati ČD č. 194 České Budějovice – Volary v k.ú. Smolná Pec,	Není součástí stavby.
bude požádán příslušný orgán státní správy lesů o souhlas podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon),	Bude požádáno v rámci stavebního řízení.
bude požádán příslušný vodoprávní úřad o souhlas podle § 17 odst. 1 písm. a) a e) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon),	Bude požádáno v rámci stavebního řízení.
křížení s prvky ÚSES bude provedeno tak, aby byla zajištěna jejich funkčnost, mosty nesmí bránit migraci vodních a suchozemských živočichů podél vodních toků a údolními nivami,	Charakter záměru ve stupni pro stavební povolení nezahrnuje úpravu mostních objektů konfliktních ve vztahu k ÚSES. Mosty přes Vltavu v Boršově a most přes Lipno má dostatečně velké světlostní parametry pro migraci, které zůstanou nezměněny.

v případě zásahů do významných krajinných prvků, které by mohly vést k jejich poškození, zničení nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, bude zažádáno o závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.	Zásahy do VKP jsou popsány dále v této dokumentaci (B.3.1.)
kácení dřevinných porostů podél trati bude minimalizováno a nezbytné kácení dřevin bude prováděno v mimohnízdním období	Je kácen pouze nezbytný rozsah, v době říjen – březen.
pro fázi realizace stavby:	
v úseku mezi zast. Pěkná a Černý Kříž budou omezeny nadměrně hlučné a prašné činnosti v období dubna – srpna,	Za splnění podmínky odpovídá zhotovitel stavby.
výkopové práce a pokládání kabelu v úseku zast. Pěkná (žkm 79,9) – Černý Kříž (žkm 83,6), dále v úseku Černý Kříž – odbočka na Volary (žkm 61,6) – most přes Studenou Vlavu (žkm 61,3) a v okolí mostu přes Teplou Vltavu (žkm 55,0-55,2) budou prováděna z drážního tělesa nebo ručně bez nasazení těžké techniky v okolí trati,	Za splnění podmínky odpovídá zhotovitel stavby.
v úseku žkm 26,3-28,8 budou zcela vyloučeny zásahy do porostů na horninových výchozech nad tratí,	Kabelizace je v tomto úseku vedena co nejbližší koleji. Lokální výjimky jsou v krátkých úsecích: km 27,7 – km 27,76 km 28,6 – km 28,65 km 28,75 – km 28,8
při provádění stavby zvláště při opravách mostů bude dbáno na to, aby nebyla zhoršena kvalita povrchové ani podzemní vody vlivem stavebních prací. Použité stavební mechanismy budou udržovány v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů,	Za splnění podmínky odpovídá zhotovitel stavby.
kamenivo a zemina znečištěná ropnými látkami bude snímána samostatně a odvážena do zařízení na biodegradaci případně skládku NO v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,	Řešeno v dokumentaci „Odpadové hospodářství“, za splnění podmínky odpovídá zhotovitel stavby..
po dobu realizace prací v ploše NP a CHKO bude zajištěn odborný dohled kvalifikované osoby, odsouhlasený příslušnými správami dotčených CHKO	V souhrnném rozpočtu stavby je zajištěna finanční rezerva pro tento dozor.
plochy po rušených zařízeních staveniště budou rekultivovány a zatravněny,	Za splnění podmínky odpovídá zhotovitel stavby.

5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

Kapacitní údaje a hlavní technické parametry stavby stanovené v přípravné dokumentaci byly dodrženy i v projektu stavby. Přehled těchto parametrů včetně porovnání s předcházejícím stupněm dokumentace jsou uvedeny v části A.Průvodní zpráva.

Oproti přípravné dokumentaci dochází ke změně řešení zabezpečovacího zařízení. V současné době je organizování drážní dopravy v úseku Volary - Kájov podle předpisu SŽDC (ČD) D3. Dle přípravné dokumentace tento způsob měl být zachován. V posuzovacím protokolu a v zadávací dokumentaci na projekt stavby je požadována změna koncepce na organizování dopravy v tomto úseku podle předpisu SŽDC (ČD) D2. Z tohoto důvodu byla stavba byla rozšířena o následující PS :

PS 23-12-01 ŽST Hořice na Šumavě, místní kabelizace
PS 25-12-01 ŽST Polná na Šumavě, místní kabelizace
PS 27-12-01 ŽST Černá v Pošumaví, místní kabelizace
PS 29-12-01 ŽST Horní Planá, místní kabelizace
PS 31-12-01 ŽST Nová Pec, místní kabelizace
PS 23-12-08 ŽST Hořice na Šumavě, MRS
PS 25-12-08 ŽST Polná na Šumavě, MRS
PS 27-12-08 ŽST Černá v Pošumaví, MRS
PS 29-12-08 ŽST Horní Planá, MRS
PS 31-12-08 ŽST Nová Pec, MRS
PS 14-13-02 Boršov - Křemže, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 16-13-02 Křemže - Zlatá Koruna, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 18-13-02 Zlatá Koruna - Český Krumlov, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 22-13-02 Kájov - Hořice na Šumavě, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 26-13-02 Polná na Šumavě - Černá v Pošumaví, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 28-13-02 Černá v Pošumaví - Horní Planá, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 30-13-02 Horní Planá - Nová Pec, dálkové ovládání železniční infrastruktury
PS 32-13-02 Nová Pec - Černý Kříž, dálkové ovládání železniční infrastruktury

Pro umístění nové technologie dle výše uvedeného odstavce bylo nutné zařadit do stavby výstavbu nových technologických budov :

SO 25-26-01 ŽST Polná na Šumavě, zřízení prostor pro umístění technologií
SO 27-26-01 ŽST Černá v Pošumaví, zřízení prostor pro umístění technologií

Oproti přípravné dokumentaci dochází ke změně řešení dopraven Polečnice a Polná na Šumavě. Polná na Šumavě měla být změněna na zastávku a Polečnice na železniční stanici. V dokumentaci projektu stavby je Polná na Šumavě ponechána jako železniční stanice a Polečnice jako odbočka na trati. Z tohoto důvodu dochází k úpravě názvů všech touto změnou dotčených PS a SO.

PS 25-11-01 ŽST Polná na Šumavě, staniční zabezpečovací zařízení
PS 25-12-01 ŽST Polná na Šumavě, místní kabelizace
PS 25-12-03 ŽST Polná na Šumavě, sdělovací zařízení
PS 25-12-04 ŽST Polná na Šumavě, ASHS
PS 25-12-05 ŽST Polná na Šumavě, EZS
PS 25-13-01 ŽST Polná na Šumavě, rozvodna NN
SO 25-27-01 ŽST Polná na Šumavě, EOV
SO 25-27-03 ŽST Polná na Šumavě, úprava kabelového rozvodu
SO 25-27-05 ŽST Polná na Šumavě, uzemnění technologické budovy

Po aktualizaci hlukové studie při započítání staré hlukové zátěže ve stavbě, oproti přípravné dokumentaci, nejsou navrženy protihlukové stěny.

Z aktualizace zabezpečení stávajících úrovnových přejezdů vyplynuly nové přípojky :

SO 14-27-03 Zast. Hradce, přípojka nn pro PZS v km 9,653
SO 16-27-04 Zast. Třísov, přípojka nn pro PZS v km 17,846
SO 22-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 35,998
SO 28-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 61,043
SO 28-27-04 Přípojka nn pro PZS v km 61,827
SO 30-27-03 Přípojka nn pro PZS v km 65,730

SO 30-27-04 Přípojka nn pro PZS v km 67,265

Z důvodu nevyhovujícího prostorového uspořádání byla do stavby zařazena přestavba železničního mostu v Kájově :

SO 21-24-01 ŽST Kájov, železniční most v km 31,883

Na základě geotechnického průzkumu bylo nutné řešit železniční spodek ve větším rozsahu než předpokládala přípravná dokumentace :

SO 14-21-01 Boršov-Křemže, železniční spodek

SO 16-21-01 Křemže-Zlatá Koruna, železniční spodek

SO 18-21-01 Zlatá Koruna-Český Krumlov, železniční spodek

SO 22-21-01 Kájov-Hořice na Šumavě, železniční spodek

SO 23-21-01 ŽST Hořice na Šumavě, železniční spodek

Na základě dodatečných požadavků ČD Cargo bylo, oproti přípravné dokumentaci upraveno kolejové řešení železničních stanic Křemže a Zlatá Koruna. Toto vyžádalo úpravu technického řešení následujících SO :

SO 15-21-01 ŽST Křemže, železniční spodek

SO 15-22-01 ŽST Křemže, železniční svršek

SO 17-21-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční spodek

SO 17-22-01 ŽST Zlatá Koruna, železniční svršek

Celkově lze konstatovat, že koncepce technického řešení PS a SO navržená v projektu stavby se neodchyluje od koncepce navržené a schválené v předcházejícím stupni dokumentace a požadované v zadávací dokumentaci na projekt stavby. Nově zařazené PS a SO se nacházejí na pozemcích s vydaným územním rozhodnutím

6. Příprava pro výstavbu

6.1 Uvolnění staveniště

Před započítáním hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy nevyhovujících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě ČD a.s. a SŽDC s.o či cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací :

- ČD Telematika a.s.
- SŽDC s.o.
- ČEVAK a.s.

Jednotlivé vytypované přeložky jsou navrženy na základě podkladů uvedených v pasportech jednotlivých správců těchto sítí a jsou náplní vybraných stavebních objektů a provozní souborů této stavby. Sítě ve vlastnictví společností Telefónica a E.ON Distribuce si přeloží jejich vlastníci.

6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

V rámci zpracování dokumentace projektu stavby byly prověřeny všechny stávající pozemní objekty v dopravných. Cílem bylo nová technologická zařízení přednostně umístit do stávajících objektů. Z prostorového hlediska požadavkům nevyhověly stávající prostory v ŽST Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Polná na Šumavě, Černá v Pošumaví a Horní planá. Proto jsou v těchto ŽST navrženy nové technologické budovy.

6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Při návrhu umístění ploch zařízení staveniště byla snaha o maximální využití stávajících objektů. Z tohoto důvodu jsou rozhodující plochy ZS situovány do obvodu železničních stanic.

Zpevnění ploch zařízení staveniště bude provedeno jen v ojedinělých případech dle potřeb konkrétní dodavatelské firmy.

6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění (demolic) řady stávajících zařízení a stavebních konstrukcí. Jedná se o objekty mostního stavitelství, železničního spodku a svršku a pozemních staveb. Výtěžek z demolic bude roztříděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druhích odhadů. S výziskem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.

Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. Podrobný rozbor této otázky včetně určení množství jednotlivých kategorií odpadů a návrhu uložení odpadu je uveden v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci a regeneraci. A po jeho následné kategorizaci zpětně využít přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu či jinému využití. Podrobný rozbor této otázky včetně návrhu a umístění recyklačních základen je uveden rovněž v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství.

Před demolicí, zejména pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice. Objekt bude od inženýrských sítí odpojen, odstrojen, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky 0,5m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. Studny nejsou předmětem demolic. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních a výstavby nového tělesa dráhy, a to pro:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací, pokládky kabelového vedení

Náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě budou vykáceny v souladu se zákonem č.266/1994 o drahách (ve smyslu zvláštních předpisů podle zákona č.114/1992 Sb. §8, odstavce 2). O povolení ke kácení mimolesní zeleně na pozemcích mimo vlastnictví SŽDC bude zažádáno na příslušných úřadech. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Mimolesní zeleň na plochách ZS bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061. Konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby a z toho i vyplývají povinnosti ochrany mimolesní zeleně.

Po vytyčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavebních činností v souladu s ČSN 83 9061.

Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.

Dále je nutno dřeviny ochránit před chemickým poškozením, zamokřením, zaplavením, tepelnými zdroji, navážkami, dočasným zatížením, dočasným poklesem spodní vody a před uzavřením půdního povrchu stavebními konstrukcemi.

6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B. 3. 3 – Odpadové hospodářství“. Tato dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V prostoru staveniště se nachází řada objektů, inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uvedena v kapitole 3 - Ochranná pásma této Souhrnné technické zprávy. Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části (část dokumentace H. – Doklady). Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyrozumět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zákres stávajících i nových území, objektů a sítí v přehledných a koordinačních situacích stavby (část dokumentace C. - Situace stavby) i v přehledných výkresech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Porosty a vegetace dotčená stavbou je nutno chránit v souladu se zásadami uvedenými v kapitole 6.6 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) této souhrnné technické zprávy a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Před započítím hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení a souběhů podzemních inženýrských sítí. Seznam dotřených správců sítí je uveden v kapitole 6.1 této zprávy.

Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí

Navržené stavební úpravy si nevyžádají trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Krátkodobé změny dopravních tras po dobu realizace příslušných stavebních objektů jsou uvedeny v části F- Organizace výstavby

Navržené stavební úpravy si nevyžádají trvalou úpravu vodních toků.

6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Obvod staveniště je vymezen v části I- Geodetická dokumentace - Obvod stavby (doplňný o výkres), která je součástí Projektu. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními zákona č.309/2006 Sb., o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisu SŽDC (ČD) Op 16 schválené rozhodnutím GŘ ČD, a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006, včetně výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16 s účinností od 1.6.2010. Problematika BOZP je podrobně zpracovaná v samostatném elaborátu zajišťovaném pro tuto stavbu objednatelem. Zde je uveden mimo jiné registr bezpečnostních a zdravotních rizik a úplný přehled právních předpisů týkajících se BOZP.

Zhotovitel musí plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

S ohledem na rozsah stavebních úprav a charakter trati bude rozhodující stavební činnost probíhat při úplné výluce železniční trati v daném stavebním úseku. Je to dáno skutečností, že se jedná o jednokolejnou železniční trať.

Realizace stavby byla rozdělena do 4 stavebních úseků :

SÚ Horní Planá (vč) – (Černý Kříž) – Volary (mimo)

Předpokládaná celková doba výstavby: 03/2014 – 12/2014

Nepřetržitá výluka (N): 15.3.2014 – 30.4.2014 H.Planá-N.Pec

Náhradní autobusová doprava (NAD):	1.5.2014 – 30.6.2014 H.Planá-Č.Kříž H. Planá – N.Pec (15.3.2014 – 30.4.2014) N.Pec – Č.Kříž (1.5.2014 – 30.6.2014)
SÚ Kájov (vč) – Horní Planá (mimo)	
Předpokládaná celková doba výstavby:	03/2014 – 06/2015
Nepřetržitá výluka (N):	1.9.2014 – 10.12.2014
Náhradní autobusová doprava (NAD):	Č.Krumlov-H.Planá(1.9.2014–10.12.2014)
SÚ České Budějovice Odb. Rožnov – Boršov – zast. Třísov	
Předpokládaná celková doba výstavby:	07/2014 – 11/2015
Nepřetržitá výluka (N):	1.3.2015 – 14.6.2015 Boršov – Třísov 1.5.2015 – 10.5.2015 Č. Budějovice. – Třísov

Náhradní autobusová doprava (NAD):	Boršov – Zl. Koruna (1.3. – 14.6.2015)
SÚ Plešovice - Kájov (mimo)	
Předpokládaná celková doba výstavby:	03/2015 – 04/2016
Nepřetržitá výluka (N):	1.9.2015 – 30.11.2015
Náhradní autobusová doprava (NAD):	Křemže – Kájov (1.9.2015–30.11.2015)

V období úplného vyložení provozu v uvedených stavebních úsecích bude zavedena náhradní autobusová doprava.

Konkrétní dopravní opatření pro železniční dopravu jsou uvedeny v části dokumentace B.2 - Provozní a dopravní technologie a v části dokumentace F. Organizace výstavby.

6.11 Omezení v dodávce energií

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Krátkodobé vyloučení z provozu rozvodných sítí nn nastane pouze při přepojování jednotlivých přeložek vedení sítě E.ON a.s.

7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

K realizaci stavby je nutný výkup pozemků. Celkový přehled nutných výkupů na základě jejich členění je uveden v odstavci níže. Podrobný přehled dočasných je pak uveden v části dokumentace I – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

Rozsah dotčených pozemků :

Zábor pozemků :

- trvalý celkem	68 482 m ²
z toho ZPF	842 m ²
z toho PUPFL	518 m ²
z toho ostatní	67 122 m ²
- dočasný do 1 roku celkem	82 979 m ²
z toho PUPFL	5 771 m ²
z toho ostatní	77208 m ²

8. Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení optimalizace trati nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.

