

Název akce: **Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice
trati Plzeň – Cheb**

SO: **SO 01 – 02**

Č. zak.: **20/110**

Příloha A.

Stupeň: **DUSP**

Revize: **1 - 26.1.2022 - zpracování připomínek**

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zpracováno pro:



AZ Consult, spol. s r.o.

Číslo zakázky.....20/110
Výrobek uvolněn k použití

Datum.....26.1.2022

Vypracoval: Ing. J. Šíma

Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb

Průvodní zpráva

*strana 1
DUSP*

OBSAH:

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
a) Identifikace stavby	3
b) Dosavadní využití	3
c) Provedené průzkumy a podklady	4
d) Požadavky dotčených orgánů	4
e) Požadavky na výstavbu	5
f) Podmínky regulačního plánu	5
g) Věcné a časové vazby	5
h) Lhůta výstavby	5
A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	6
a) Údaje o umístění stavby	6
b) Stručný popis stavby	6
c) Projektované kapacity	6
d) Charakteristika území	6
A.3. Přehled výchozích podkladů	7
a) Členění stavby	7
b) Změny v objektové skladbě	7
A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	7
a) Zhodnocení dosavadního stavu	7
b) Údaje o kvalitativních technických parametrech	8
c) Zdůvodnění umístění stavby	8
A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	9
A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	9
A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ	9
A.8 OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU	9
A.9 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	9
A.10 SEZNAM SO A PS	10
A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI STAVBAMI	10
A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY	10

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**a) Identifikace stavby**

Název stavby: Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň –
Cheb
ISPROFIN: 532 351 0006 / 327 321 4993
Místo stavby: celostátní dráha Plzeň – hl. n. – Cheb č. 100 00 (součástí sítě TEN-T), TÚ 0203,
DÚ 22 Ošelín – Pavlovice
Začátek stavby: km 397,700
Konec stavby: km 399,965
Katastrální území: Damnov [624713] a Lažany u Černošína [620424]
Okres: Tachov
Kraj: Plzeňský
Odvětví: Doprava
Objednatel: Správa železnic, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město
zastoupená Stavební správou západ
Ing. Petrem Hofhanzelem, ředitelem Stavební správy západ
IČO : 70994234 DIČ : CZ70994234
Ústřední orgán : Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení
Charakter stavby: Sanace železničního spodku
Stupeň PD: DUSP
Stavební úřad: Drážní úřad, sekce stavební, oblast Plzeň
Zhotovitel PD: Společnost "AZS + AZC, Ošelín - Pavlovice"
AZ Consult, spol. s r.o., Klíšská 12, 400 01 Ústí nad Labem
IČO: 44567430 DIČ: CZ44567430
AZ SANACE, a.s., Pražská 53, 400 01 Ústí nad Labem
IČO: 25033514 DIČ: CZ25033514
Zakázkové číslo: 20/110
Odpovědný projektant: Ing. Martin Komín
Datum: listopad 2021

Přehled zpracovatelů projektu

Ing. Martin Komín HIP stavby technické
Ing. Jakub Šíma řešení
Ivan Doležal DiS.

Investor

Ve věcech technických :
Ing. Ladislav Pešička, SŽ, s.o., Stavební správa západ

b) Dosavadní využití

Drážní těleso je využíváno ke svému účelu, tedy pro provoz jednokolejné elektrifikované tratě.
Pozemky jsou v majetku České republiky se správou Správa železnic, s.o.

c) Provedené průzkumy a podklady

V rámci tohoto projektu byl zpracován stejnojmenný IG průzkum / AZ Consult, Mudra, duben 2021. K tomuto průzkumu byly vypracovány 2 doplňky zaměřené na hydrogeologické poměry v prostoru nad přístupovou cestou a průzkum původních mostních opěr v km 397,944 80.

Dále bylo vycházeno z předchozí dokumentace ve stupni DSPS „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ / Sudop Praha, Langer, září 2009

Geodetické a mapové podklady jsou rekapitulovány v příloze I.6.

Navržené opatření vyžaduje napojení na dopravní infrastrukturu pouze v době výstavby a následně při údržbě.

IG průzkum

Obecně zjistil mocnosti okolo 1,0 – 2,5 m pokryvu (či výzisku) na náspech. Materiál výzisku je prachovitý s malým objemem šterkovité složky frakce 32/63. Materiál výzisku je dlouhodobě splavován a sestupuje v dlouhodobých horizontech z tělesa náspu. Založení na těchto vrstvách nebo uložení inženýrských sítí není stabilní. U sesuvné oblasti v úseku 7B je situace obdobná, ale vrstvy výzisku jsou kombinovány s původními zeminami uloženými a krytými částečným opevněním tělesa náspu. Původní opevnění tělesa náspu je v úseku 7B stále patrné v okolí propustku v evid. km 397,630.

V rámci dodatku č.1 byla zkoumána mostní opěra v km 397,944. Cílem bylo ověření stavu závěrných zídek pro založení mostního provizoria. Mostní provizorium není možné založit na stávající opěrách. Zdivo opěr je degradováno z důvodu absence pojiva a pouze pohledově nově spárováno. Založení proto bude provedeno min 1,0 m za závěrnými zídkami. Zídka na levé straně bude ubourána a založení bude provedeno na skalním podkladu tř. R4, který byl zastižen v hloubce cca 60 cm.

V rámci dodatku č.2 byly zkoumány hydrogeologické poměry ve svazích za chatami osady Mže67 a to z důvodu uvažovaného trasování přístupové komunikace. Vody ve svahu zastiženy nebyly. Sondy byly osazeny perforovanými pažnicemi pro další sledování. V průzkumu byla doporučena skladba komunikace s ohledem na jejich možný výskyt. Nicméně s trasováním komunikace v tomto terénu se nadále neuvažuje ze stabilitních důvodů.

Zjišťovací průzkum stávajících inženýrských sítí

V rámci projekčních prací byly zjišťovány polohy inženýrských sítí. Jejich poloha byla zanesena do projektové dokumentace. Všechna dosavadní vyjádření správců jsou v části H. - Doklady. Před zahájením stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě v zájmovém území (v terénu) stavby vytýčit (vyznačit nejlépe vykolíkováním a páskou mezi kolíky, nástřik barvou není pro tento terén vhodný) a zajistit jejich případnou nutnou ochranu (např. viditelnějším ohrazením než vykolíkováním a páskou) během realizace stavby.

Geodetické a mapové podklady

V rámci zpracování přípravné dokumentace bylo jako podklad poskytnuto geodetické zaměření zájmového území stavby od SŽG Praha (viz. Geodetické podklady pro stavbu „Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň - Cheb“, č.zak. G730Z7290067- SŽG PHA ze dne listopad 2020). Podklady jsou shrnuty v části I.6 Geodetické podklady. Pro zpracování části dokumentace 1.2 - Majetkoprávní část byly použity podklady z katastru nemovitostí.

d) Požadavky dotčených orgánů

V rámci inženýrské činnosti byla dokumentace dosud projednávána pouze s kriticky dotčenými vlastníky a správci. Vyjádření a stanoviska, včetně reakce projektanta budou vložena do H. Dokladová část.

Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb

e) Požadavky na výstavbu

Z hlediska výstavby je nezbytné práce na mokřích procesech a zemních pracích realizovat v teplotně příznivém období, kdy teplota neklesá pod 5°C. Zbývající procesy lze realizovat za dodržení požadavků BOZP. Výstavba v otevřeném výkopu na úseku 8A nebude prováděna za srážkově vydatného období. Po dobu zvýšených srážek bude příkop provizorně zasypán. Otevření svahovaného výkopu je délkově omezeno viz příslušnou TZ.

f) Podmínky regulačního plánu

Stavba je plánována na pozemcích ve správě investora a na pozemcích ve správě Lesů ČR, s.p. Na pozemcích ve správě Lesů ČR dojde ke změně využití pozemků. Mimo tyto pozemky se jedná o údržbu a zajištění stávajícího stavu a použití.

Jedná se o sanaci železničního spodku a drážních stezek.

g) Věcné a časové vazby

- a) „Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy – Ošelín trati Plzeň – Cheb“, projektuje Dipont, jedná se o 5 vybraných úseků v km 366,720 – 392,810
- b) „Rekonstrukce vybraných lokalit železničního svršku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb“, projektuje AZ Consult, jedná se o 5 vybraných úseků v km 374,650 - 422,730.

Všechny stavby se vzájemně prolínají a souběh všech staveb je proto nutno koordinovat a to zejména po stránce přístupu technologických zařízení do prostoru jednotlivých sanačních úseků.

h) Lhůta výstavby

Předpokládá se, že výstavba SO 02 proběhne říjnu a listopadu 2023 a výstavba SO 01 bude probíhat po celou dobu roku 2023 a ukončena bude až v roce 2024 snesením mostního provizoria a odstraněním zbývajících částí cesty a stavební jámy. V rámci provádění prací budou nezbytné výluky a pomalé jízdy.

Nepřetržitá výluka je v úseku trati Pňovany - Planá u Mariánských Lázní plánována ve třech termínech:

- a) od 14.2. do 16.2.2023 (3N), přičemž se týká úseků 7B (SO 01),
- b) od 11.10.2023 do 9.12.2023 (60N), přičemž se týká zejména úseku 8A (SO 02),
- c) od 29.7.2024 do 31.7.2024 (3N), přičemž se týká úseků 7B (SO 01).

Současně v téže výluce od 11.10.2023 do 9.12.2023 se budou provádět i úseky ze stavby "Rekonstrukce železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb" a stavby Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy - Ošelín trati Plzeň - Cheb. Bude tedy nezbytná koordinace všech staveb a výluk. Dále je nepřetržitá výluka plánována od 3.4.2024 do 31.7.2024 (120N) v úseku trati Planá u Mariánských Lázní - Mariánské Lázně. Tato výluka se týká úseku 9 (SO 05) ze stavby "Rekonstrukce železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb".

Požadavky na pomalé jízdy jsou shrnuty v ZOV. Tato omezení budou upřesněna po výběru zhotovitele v RDS předložením jeho HMG prací a požadavků.

A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Údaje o umístění stavby

Jedná se o sanaci vybraných částí železničního spodku na celostátní jednokolejné elektrifikované žel. trati. č. 100 00 Plzeň – hl. n. – Cheb (součástí sítě TEN-T), traťový úsek TÚ 0203. Stavba je dále rozdělena do 2 samostatných SO v definičních úseku DÚ 22 Ošelín – Pavlovice.

Práce jsou realizovány v širé trati.

b) Stručný popis stavby

Jedná se zajištění železničního spodku. Předmětem prací jsou následující celky:

- SO 01 Sanace sesuvného svahu,
- SO 02 Sanace drážní stezky drátokamennými koši (gabiony).

Celkové je možné práce shrnout následně. V úseku 7B (SO 01) bude vybudována dočasná přístupová cesta délky 822 m, sesuvný svah zajištěn kotvenou ŽB zdí v patě svahu a celý svah opevněn betonovým krytem s kamennou dlažbou a horizontálními kotvenými prahy. Součástí opevnění svahu je nahrazení stávajícího nestabilního opevnění propustku. V úseku 8A (SO 02) dojde u stávající gabionové zdi k prodloužení na obou koncích o 10 m a současně i k nahrazení koncových 10 m novou gabionovou zdí. Součástí prací je obnova drážních stezek.

c) Projektované kapacity

počet SO	2
začátek úseku sanace skal svahů	ZÚ km 397,693
konec úseku sanace skal. svahů	KÚ km 399,970
max.traťová rychlost	85 km/h (v rámci stavby nedochází ke změnám traťových rychlostí)
sanace podloží	v délce jednotlivých úseků 30+40=70 m
ochrana kabelů a vedení	SSZT, CD-T, SEE/V, CTD, ČEZ distribuce

d) Charakteristika území

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

KVARTÉR

V závislosti na morfologii terénu tvoří kvartérní pokryv, v údolí řeky Mže, deluvio-fluviální nezpevněné sedimenty (štěrk a písek) v kombinaci s nezpevněnými nivními sedimenty vodních nádrží (hlína, písek, štěrk).

PROTEROZOIKUM

Jedná se o středočeskou oblast Českého masivu (přesněji Tepelské krystalinikum), která je tvořena slabě metamorfovanými horninami svrchního proterozoika a paleozoika (kambrium až devon). Konkrétně jsou zde zastoupeny fylity a metadrobry.

TEKTONICKÁ STAVBA

Obě území se nenachází v blízkosti tektonických zlomů.

Hydrologické a hydrogeologické poměry

Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb

Zájmové území 7B se nachází v hydrologickém povodí 4. řádu řeky Mže č. 1-10-01-0720-0-00 (8A - 4. řádu řeky Mže č. 1-10-01-0520-0-00). Z hlediska hydrogeologické rajonizace ČR zájmová území náleží do hydrogeologického rajonu 6212 – Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov.

Poloha vůči záplavovému území

Stavba se nachází ve svahu údolí Mže. Úsek 7B zasahuje do zátopového území. V rámci SO 01 byla navržena opatření k varování před povodní, viz. E.1.1.1, kap 9.

Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy

Příjezd do prostoru stavby 7B bude řešen po navrhované dočasné přístupové komunikaci. Přístupová komunikace je napojena na využívanou lesní cestu, která ústí v obci Damnov na p.p.č. 3488. Komunikace na p.p.č 3488 bude v případě poškození opravena. Komunikace nebude opravována lokální výsypkou, ale komplexní úpravou celé délky povrchu, viz vyjádření Města Bor k záměru využití a výstavby přístupové cesty. Přístup do úseku 8A je možný pouze po koleji ze stanice Pavlovice přes provizorní nakládací rampu. Veškerý materiál nutný pro stavbu v úseku 8A bude do obou úseků navezen před otevřením výkopu. Další doprava po koleji bude zcela vyloučena z důvodu otevření svahovaného výkopu v těsné blízkosti koleje.

Požadavky na realizaci

Zhotovení navržených úprav je nutné svěřit zhotoviteli s praxí na stejně rozsáhlé stavbě co do finančního objemu tak i do velikosti stavby. Veškeré práce budou řízeny ve spolupráci s AD, zejména pak pokud dojde k odchylkám od projektové dokumentace. Veškeré odchylky skutečnosti od projektem daných předpokladů budou řešeny s AD a bude určen náhradní a odpovídající postup prací.

A.3. Přehled výchozích podkladů

a) Členění stavby

Stavba je rozdělena do 2 samostatných objektů s nutností jejich vzájemné koordinace. Stavbu tvoří:

SO 01 - 7B km 397.680 - 397.750

SO 02 - 8A km 399,710 – 399,735

Z hlediska délky stavby je nutné oba SO realizovat ve stanovených výlukách, viz část F - ZOV. Z hlediska rezervovaných výluk bude stavba na SO 01 zahájena od února 2023 a na SO 02 od října 2023. Tyto termíny odpovídají rezervovaným výlukám. Úsek 8A bude dokončen v rezervované výluce. U úseku 7B předpokládáme dokončení v srpnu 2024. Na výstavbu úseku 7B je potřeba 10 měsíců.

b) Změny v objektové skladbě

Tato dokumentace je výchozí, revidovaná dle připomínek objednatele. V této dokumentaci byla objektová skladba definována.

Výchozí podklady jsou uvedeny v kapitole A.1.c). Geodetické podklady jsou uvedeny v kapitole I.6.

A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

a) Zhodnocení dosavadního stavu

Staveniště je dáno požadavky objednatele. Práce jsou navrhovány na 2 samostatných úsecích. Jedná se o geotechnické problémy, které úzce souvisí se stabilitou drážní stezky nebo celé drážní cesty.

Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb

Stavební zásahy budou realizovány v širé trati v nezastavěném území v katastrálních územích Damnov [624713].

Realizací této stavby budou v předmětných úsecích podchyceny pohyby ŽSp a gabionových zdí. Realizací stavby dojde k uvedení tratě v úsecích definovaných objednatelem do optimálního stavu a vytvoření podmínek pro bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy. Stavba řeší zajištění stability ŽSp stavební konstrukcí.

Ve všech úsecích je žel. svršek soustavy UIC60. Je tvořen kolejnicí tvaru UIC60 na betonových pražcích B91S s pružným upevněním s rozdělením pražců „d“ nebo „u“. Kolejové lože štěrkové, otevřené. Žel. svršek je vybudován z nového materiálu v rámci staveb: „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ a „Optimalizace trati Stříbro - Planá“. Kolejnice jsou svařeny a ve všech úsecích je zřízena bezстыková kolej.

Práce proběhnou v rozsahu staničení trati Plzeň – Cheb v km 397,693 - 399,970.

1) SO 01 - 7B km 397.680 - 397.750

Předmětem prací je zajištění pravostranného sesuvného svahu podpírajícího kolej ve svahovém odřezu. V současné době je kolej opřena o rekonstruovanou opěrnou zeď. Zeď je založena na mikropilotovém základu. Zeď je délky 40 m, což odpovídá řešenému úseku. Na počátku navazuje řešený úsek na propustek v evid. Km 397,630, na konci vybíhá do terénu.

Úsek se nachází v traťovém úseku Ošelín – Pavlovice mezi km 397,496 – 397,811 a trať je vedena v pravém oblouku o poloměru $R=360$ m s převýšením 120 mm. Maximální traťová rychlost je $V = 80$ km/h, $V_{130} = 85$ km/h, $V_k = 105$ km/h. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná trakční soustavou 25kV/50Hz.

Součástí SO 01 je zřízení provizorní přístupové cesty zahrnující 830 bm komunikace s krytem ze ŠD nebo KSC a mostní provizorium o délce 24 m přes drážní zářez v km 397,944 80. Mostní provizorium je navrženo pro zatížení nákladním vozidlem o hmotnosti 48t.

2) SO 02 - 8A km 399,710 – 399,735

Předmětem prací je zajištění drážní stezky a oprava části gabionové zídky v závěru jejího úseku. Práce budou provedeny ve 2 úsecích a to v km 399,719 – 399,734 a v km 399,943 45 – 399,969 45. V prvním úseku bude provedeno prodloužení stávající gabionové zdi o 15 m. V druhém úseku dojde k rozebrání posledních 10 m stávající gabionové zdi a k výstavbě nové zdi v celkové délce 26 m.

Úsek stavby se nachází v traťovém úseku Ošelín - Pavlovice v místě složitých směrových poměrů tratě. V dotčeném úseku trať vede inflexním bodem mezi pravým a levým obloukem o stejných poloměrech $R=355$ m. Maximální traťová rychlost je $V=80$ km/h, $V_{130}=85$ km/h, $V_k=105$ km/h. V km 399,712 - 399,735 (začátek zárubní zdi) a v úseku mezi 399,953 - 399,980 došlo k sesutí pravé strany drážního tělesa, prozatím bez vlivu na stabilitu GPK. Zároveň v uvedeném místě došlo ke změně polohy kabelových tras, Drážní stezka v tomto místě je zcela zničena.

b) Údaje o kvalitativních technických parametrech

Navrhované práce mají za úkol snížit potřebu zásahů do stability a udržení GPK. Nemají vliv na rychlost tratě, třídu dopravního zatížení ani na další parametry v souvislosti s dopravou.

c) Zdůvodnění umístění stavby

Stavba je dána polohou tratě a poruch v GPK. Upřesnění je dáno polohou staničení tratě.

Umístění stavby je v souladu s upřesněním danými při pochůzce při předání stavby k projektovým pracím.

Rekonstrukce železničního spodku v úseku Ošelín - Pavlovice trati Plzeň – Cheb

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předpokládá se rozčlenění stavby na 2 časové úseky. Oba úseky budou zahájeny v roce 2023, ale každý v jiném termínu. Objekt SO 02 bude v roce 2023 dokončen. Objekt SO 01 bude dokončen samotně v roce 2024.

Při provádění stavby dojde z důvodu rozsahu prací na předmětných úsecích k dvojímu částečnému uvedení do provozu - předběžného užívání v těchto případech:

- uvedení do provozu v úseku 8A v době, kdy nebude dokončen objekt 7B (dle výluk 9.12.2023)
- uvedení úseku 7B do plného provozu před dokončením stavby, tj. před demontáží mostního provizoria (termín dle průběhu prací zima 2023/jaro 2024)

Finální uvedení do provozu po sejmutí mostního provizoria a odstranění přístupové komunikace v km 0 – 0,100 v roce 2024, po dokončení prací (odhad 31.8.2024)

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Viz kapitolu A.3 a).

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ

Všechny pozemky zasažené stavebními objekty jsou v majetku České republiky a správu vykonává Správa železnic, s.o. - objednatel. SO 01 dále zasahuje na lesní pozemek ve správě Lesů ČR, a.s. Pro umístění stavby bude nutné vypořádat majetkoprávní vztah formou odkupu pozemku o velikosti 18 m². Mimo pozemky objednatele budou dočasně dotčeny přístupovými cestami a mezideponiemi pozemky dalších subjektů.

Podrobně Viz přílohu I.2 Majetkoprávní vztahy.

A.8 OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU

Stavba je řešena a bude prováděna s maximálním ohledem na životní prostředí, tzn. tak, aby její dopad na životní prostředí byl minimální (eliminace prašnosti použitím zemních materiálů v optimální vlhkosti, očista vozidel před výjezdem ze stavby).

Negativní účinky staveb a jejich zařízení na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, teplo, otřesy, vibrace, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací a zastínění budov, nesmí překročit limity uvedené v příslušných předpisech - např. zákon č.20/1966 Sb., zákon č. 17/1992 Sb., vyhláška č. 45/1966 Sb., o vytváření a ochraně zdravých životních podmínek, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Všichni pracovníci musí být před vstupem na staveniště seznámeni s možnými riziky a musí být proškoleni pracovníkem BOZP. Rovněž musí být proškoleni pro vstup do prostoru kolejíště.

Stavba musí být provedena tak, aby při jejím užívání a provozu nedocházelo k úrazu uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem, výbuchem uvnitř nebo v blízkosti stavby nebo k úrazu způsobeným pohybujícím se vozidlem.

Požadavky na bezpečnost při provádění staveb nebo jejich částí jsou upraveny zvláštním předpisem.

Při provádění a užívání staveb nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

A.9 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE

Dokumentace je vypracována v souladu se směrnicí generálního ředitele č.11/2006.

Podrobné členění je uvedeno v hlavních deskách jako seznam příloh.

Jedná se o projekt (P).

A.10 SEZNAM SO A PS

Viz kapitolu A.3 a).

A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI STAVBAMI

- a) „**Zajištění stability svahů náspů v úseku Kozolupy – Ošelín trati Plzeň – Cheb**“, projektuje Dipont, jedná se o 5 vybraných úseků v km 366,720 – 392,810
- b) „**Rekonstrukce vybraných lokalit železničního svršku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb**“, projektuje AZ Consult, jedná se o 5 vybraných úseků v km 374,650 - 422,730.

Všechny stavby se vzájemně prolínají a souběh všech staveb je proto nutno koordinovat a to zejména po stránce přístupu technologických zařízení do prostoru jednotlivých sanačních úseků.

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY

Projekt:	rok 2022
Realizace:	2023 - 2024
Předpokládaná doba výstavby:	294 dní v roce 2023, 35 dní v roce 2024
Předpokládaný termín zahájení stavby:	2.2023
Předpokládaný termín dokončení stavby:	12.2024

Vzhledem k použitým materiálům a technologiím je vhodná doba realizace v období, kdy průměrná denní teplota je vyšší jak +5°C. Dokumentace předpokládá dobu realizace v období celého roku s upřesněním dle schváleného plánu výluk investora a zadávacích podmínek veřejné zakázky.