

Název akce : **Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku
Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb**

SO: **SO 01 - 05**

Č. zak.: **20/109**

Příloha A.

Stupeň : **DUSP**

Revize:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zpracováno pro:



AZ Consult, spol. s r.o.

Číslo zakázky.....20/109
Výrobek uvolněn k použití

Datum.....3.9.2021

Vypracoval: Ing. J. Šíma

OBSAH:

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
a) Identifikace stavby	3
b) Dosavadní využití	4
c) Provedené průzkumy a podklady	4
d) Požadavky dotčených orgánů	5
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	5
a) Údaje o umístění stavby	5
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	8
A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	8
a) Zhodnocení dosavadního stavu	8
b) Údaje o kvalitativních technických parametrech	9
c) Zdůvodnění umístění stavby	9
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	10
A.9 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	10
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 vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany – Mariánské Lázně trati Plzeň – Cheb

ISPROFIN: 327 321 4993 / 500 351 0024

Místo stavby: celostátní dráha Plzeň – hl. n. – Cheb č. 100 00 (součástí sítě TEN-T), TÚ 0203, DÚ 12 Pňovany – Vranov u Stříbra
I1 žst. Milíkov
DÚ 22 Ošelín – Pavlovice
DÚ 30 Chodová Planá – Mariánské Lázně

Začátek stavby: km 374,650

Konec stavby: km 422,730

Katastrální území: Pňovany [722804], Damnov [624713], Záhoří u Černošína [620475], Ústí nad Mží [667684], Vysoké Sedliště [721301], Chotěnov u Mariánských Lázní [901903], Stanoviště u Mariánských Lázní [691674], Úšovice [691674] a Milíkov u Stříbra [757799]

Okres: Plzeň sever, Tachov, Cheb

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, Pňovany"
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 : 20/109

Odpovědný projektant: Ing. Martin Komín

Datum : srpen 2021

Přehled zpracovatelů projektu

Ing. Martin Komín	HIP stavby technické
Ing. Jakub Šíma	řešení
Tereza Jelínková	výkresová část projektu
Ing. Jan Fukač	
Ing. E. Špaček	
Ing. J. Hajniš	

Investor

Ve věcech technických :
Ing. Dalibor Dolejší, 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

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 založení prefabrikátů na pokryvech náspu. U těchto pokryvů dochází k plouživým pohybům a obnažování základové spáry prefabrikátů. U přechodových oblastí vybraných mostů bylo pozorováno sednutí zásypů. V oblasti Inflexního bodu v km 405,457 bylo zjištěno velmi poddajné podloží, které je příčinou nestability GPK.

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 Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb“, č.zak. G730Z7290079 - SŽG PHA ze dne listopad 2020).

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb

Průvodní zpráva

strana 4
DUSP

Pro zpracování části dokumentace 1.2 - Majetkoprávní část byly použity podklady z katastru nemovitostí.

d) Požadavky dotčených orgánů

V rámci inženýrské činnosti nebyla dokumentace dosud projednávána. Vyjádření a stanoviska, včetně reakce projektanta budou vložena do H. Dokladová část.

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.

f) Podmínky regulačního plánu

Stavba je plánována na pozemcích ve správě investora. Ke změně využití pozemků nedojde, jedná se o údržbu a zajištění stávajícího stavu a použití.

Jedná se o sanaci kolejového podloží, drážních stezek a přechodových oblastí mostů.

Vzhledem k tomu, že se nemění způsob využití pozemků a dochází pouze k obnově stávajícího stavu, není důvodu k provádění územního řízení.

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 Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb“, projektuje AZ Konsult, jedná se o 2 vybrané úseky v km 397,68 – 399,735

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 01 - 04 proběhne říjnu a listopadu 2023 a výstavba SO 05 v roce 2024. Je uvažována výstavba všech SO 01 - 04 současně z důvodu maximálního využití určených výluk tratě v roce 2023 stanovených na 50N. Výluky v roce 2024 byly žádány v rozsahu 2x 60N.

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 5 samostatných SO v definičních úsecích:

DÚ 12 Pňovany – Vranov u Stříbra,

I1 žst. Milíkov,

DÚ 22 Ošelín – Pavlovice,

DÚ 30 Chodová Planá – Mariánské Lázně.

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb

Průvodní zpráva

strana 5
DUSP

SO se s výjimkou SO 02 vyskytují v širé trati. SO 02 je realizován v žst. Milíkov.

b) Stručný popis stavby

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

- Sanace drážní stezky, potažmo zajištění deformovaných ŽB prefabrikátů,
- Zajištění sednutých přechodových oblastí,
- Zajištění kolejové podloží s vysokými deformacemi GPK,
- Zajištění uvozující mostních křídel.

Celkové je možné práce shrnout následovně. ŽB prefabrikáty budou zajištěny hlubinným založením na ocelových šťetovnicích instalovaných před lícem prefabrikátů a vzájemným spřažením. Celkovou ochranu bude tvořit lícová přibetonávka. Sednuté přechodové oblasti budou vytěženy a znovu řádně vybudovány a hutněny. Kolejové podloží s vysokými deformacemi bude kompletně znovu vybudováno. Deformovaná mostní křídla budou ve stávající poloze zajištěna vzájemným propojením svorníky.

c) Projektované kapacity

počet SO	5
začátek úseku sanace skal svahů	ZÚ km 374,650
konec úseku sanace skal. svahů	KÚ km 422,730
max.traťová rychlost	120 km/h (v rámci stavby nedochází ke změnám traťových rychlostí)
sanace podloží	v délce jednotlivých úseků 129+32+52+133+336=682 m
ochrana kabelů a vedení	SSZT, CD-T, SEE/V, CTD, ČEZ Distribuce a GasNET

d) Charakteristika území

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

ANTROPOGÉN

Antropogenní vrstvy jsou tvořeny materiálem vytvořeného náspem železničního díla. V úseku **2A** do výšky max. 30 m. Násep je tvořen štěrkem písčito hlinitým (G4 GM, případně G5 GC).

KVARTÉR

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

Dále jsou zde zastoupeny deluviální nezpevněné sedimenty v podobě písčito hlinitých až hlinito písčitých sedimentů v úseku **3B** a sprašové hlíny v úseku **9**.

TERCIÉR

V úsecích **3B** a **9** se nacházejí reliktu sladkovodního terciéru tvořeny fluviálními nezpevněnými sedimenty (štěrky a písky s jílovitými vložkami)

PALEOZOIKUM A PROTEROZOIKUM

Jedná se o středočeskou oblast Českého masivu (přesněji Tepelské krystalinikum), která je tvořena slabě metamorfovanými horninami karlupsko-zbraslavské skupiny svrchního proterozoika a

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb

Průvodní zpráva

strana 6
DUSP

paleozoika (kambrium až devon). Konkrétně jsou zde zastoupeny fylitické droby a břidlice v úsecích **2A**, **3B** a **9C**. V úseku **9D** a **9** svory, pararuly, granodiority a křemennými diority. Dále se zde nachází hlubinný magmatit neznámého stáří.

TEKTONICKÁ STAVBA

2A: Území se nachází mezi několika zlomy. Nejbližší se nachází přibližně 500 m východně a orientován vodorovně od severozápadu. Ostatní zlomy jsou orientovány v podobném směru a jsou ve vzdálenostech 850 m a více. Je pravděpodobné, že přemostěné údolí pravostranného přítoku Mže je tektonicky predisponováno.

3B: Území se nachází v blízkosti vodorovného zlomu (100 m), orientovaného na jihozápad.

9C: Území se nenachází v blízkosti tektonických zlomů.

9D: Území se nachází v blízkosti (cca 500 m) vodorovného zlomu (orientace na východ).

9: Územím prochází tektonický zlom orientovaný ze severozápadu

Hydrologické a hydrogeologické poměry

Zájmová území se nachází v hydrologickém povodí 4. řádu řeky Mže: **2A** - č. 1-10-01-1340-0-00; **3B** - č. 1-10-01-0840-0-00; **9C** - č. 1-10-01-0720-0-00; **9D** - č. 1-10-01-0520-0-00. Úsek **9** v hydrologickém povodí 4. řádu Kosového potoka č. 1-10-01-0590-0-00.

Podle hydrogeologické rajonizace ČR spadá úsek **2A** do hydrogeologického rajonu 6221 – Krystalinikum v mezipovodí Mže pod Střibrem a úseky **3B**, **9C**, **9D** a **9** do rajonu 6212 – Krystalinikum v povodí Mže po Střibru a Radbuzy po Staňkov.

Poloha vůči záplavovému území

Stavba se nachází ve svahu údolí Mže mimo záplavové území.

Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy

Příjezd do prostoru stavby je v převážné většině zajištěn po koleji z nejbližší stanice. V případě SO 02, 03, 04 a částečně i SO 05 byly navrženy přístupy na těleso trati pro nákladní vozidla. V případě SO 04 přístupová cesta vede přes brod, který může způsobit nepřístupnost stavby a komplikace s dodržáním časového HMG z důvodu nepříznivých klimatických podmínek (vyšší stav vody na brodu). železnici nebo po sil.

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 5 samostatných objektů s nutností jejich vzájemné koordinace. Stavbu tvoří:

SO 01 - 2A km 374,650 - 374,800

SO 02 - 3B km 387,350 – 387,450

SO 03 - 9C km 398,821 – 398,851

SO 04 - 9D km 405,457

SO 05 - 9 km 420,800 – 422,730

Z hlediska délky stavby je nutné je provádět všechny SO současně za vzájemné koordinace dopravy materiálu. Z hlediska dosavadní znalosti výluk budou prováděny SO 01 - 04 současně v roce 2023 a SO 05 samostatně v roce 2024.

b) Změny v objektové skladbě

Tato dokumentace je výchozí. 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 v 5 samostatných úsecích. Jedná se o různorodý výběr směsice převážně geotechnických problémů, které úzce souvisí se stabilitou drážní stezky nebo celé drážní cesty. Stavební zásahy budou realizovány v širé trati v nezastavěném území v katastrálních územích Pňovany [722804], Damnov [624713], Záhoří u Černošína [620475], Ústí nad Mží [667684], Vysoké Sedliště [721301], Chotěnov u Mariánských Lázní [901903], Stanoviště u Mariánských Lázní [691674] a Úšovice [691674]. Dále bude stavební zásah probíhat v žst. Milíkov v kat. území Milíkov u Stříbra [757799].

Realizací této stavby budou v předmětných úsecích podchyceny pohyby ŽB prefabrikátů (SO 01, 03 a 05), zajištěna GPK nad přechodovými oblastmi (SO 02, 03 a 05) i v širé trati (SO 04). 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 konstrukcí a GPK na trati Plzeň – Cheb v úseku Pňovany – Mariánské Lázně.

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 šterkové, 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 374,650 - 422,730.

1) SO 01 - 2A km 374,650 - 374,800

Předmětem prací je zajištění pravostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku v délce 129 m.

Úsek se nachází v traťovém úseku Pňovany – Vranov v místě oblouku o poloměru $R=431$ m. Maximální traťová rychlost je $V = 90$ km/h, $V_{130} = 90$ km/h, $V_k = 120$ km/h. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná trakční soustavou 25kV/50Hz.

2) SO 02 - 3B km 387,350 – 387,450

Předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK nad přechodovou oblastí podchodu pro pěší a oprava deformované protihlukové stěny, rovněž v místech přechodové oblasti. V celkové délce 32 m.

Úsek se nachází v žst. Milíkov, v místě je dvojkolejná trať. Kolej je vedena v přímé a maximální traťová rychlost je $V = 105 \text{ km/h}$, $V_{130} = 110 \text{ km/h}$, $V_k = 140 \text{ km/h}$. Trať je elektrifikována trakční soustavou 25kV/50Hz.

3) SO 03 - 9C km 398,821 – 398,851

Předmětem prací je zajištění pravostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku v km 398,821 – 398,851, tedy v délce 30 m. A dále zajištění všech náběžných mostních křídel tyčovými svorníky v km 398,742 – 398,753 a v km 398,813 – 398,824.

Úsek se nachází v traťovém úseku Ošelín - Pavlovice v místě mostu v km 398,783, kde je traťová kolej vedena v přímé mezi oblouky o poloměru $R=375$ a 365 m . Maximální traťová rychlost je $V = 80 \text{ km/h}$, $V_{130} = 85 \text{ km/h}$, $V_k = 105 \text{ km/h}$. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

4) SO 04 - 9D km 405,457

Předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK v okolí inflexního bodu v km 405,457.

Úsek se nachází v traťovém úseku Pavlovice – Brod nad Tichou v místě inflexu v km 405,457, kde je traťová kolej vedena ve složitých poměrech mezi oblouky o poloměru $R=585$ a 460 m . Maximální traťová rychlost je $V = 85 \text{ km/h}$, $V_{130} = 90 \text{ km/h}$, $V_k = 110 \text{ km/h}$. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná el.

5) SO 05 - 9 km 420,800 – 422,730

Předmětem prací je zajištění levostranného ŽB „L“ prefabrikátu podpírajícího drážní stezku. Zajištění bude provedeno ve vytipovaných 8 úsecích v délce $24+12+33+18+21+30+89+81 \text{ m}$, celkem 308 m. Dále je předmětem prací je zajištění trvalých změn GPK nad přechodovou oblastí mostu v ev.km 420,914. V celkové délce cca 28 m.

Cílem akce je stabilizovat vybrané konstrukce a železniční spodek.

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 se 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.

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předpokládá se rozčlenění stavby na 2 časové úseky. V roce 2023 budou realizovány úseky SO 01 - 04. V roce 2024 pak úsek SO 05. Z uvedeného plyne, že bude nutné uvést každou část stavby do provozu v jiném termínu. Stavby bude vyžadovat předčasné užívání po dokončení objektů SO 01 - 04, tj. v době před zahájením a v době realizace SO - 05.

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. Mimo pozemky objednatele budou dotčeny přístupovými cestami pozemky dalších subjektů.

Podrobně Viz přílohu I.2 Majetkoprávní vztahy.

Rekonstrukce vybraných lokalit železničního spodku v úseku Pňovany - Mariánské Lázně trati Plzeň - Cheb

Průvodní zpráva

strana 9
DUSP

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, ořesy, 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 Ošelín – Pavlovice trati Plzeň – Cheb“, projektuje AZ Konsult, jedná se o 2 vybrané úseky v km 397,68 – 399,735

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 2021
Realizace :	2023 - 2024
Předpokládaná doba výstavby :	70 dní v roce 2023, 160 dní v roce 2024
Předpokládaný termín zahájení stavby:	9.2023
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.

