

Název akce : **Sanace skalních objektů v km 5,550 - 19,280 trati Železná Ruda - Plzeň**SO: **SO 01 - 04**Č. zak.: **16/319**

Příloha A.

Stupeň : **Projekt**

Revize:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zpracováno pro:



Vypracoval: Ing. J. Šíma

AZ Consult, spol. s r.o.Číslo zakázky^{16/319}.....
Výrobek uvolněn k použití

Datum..... 31.8.2017

OBSAH:

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
a) Identifikace stavby	3
b) Dosavadní využití	3
c) Provedené průzkumy a podklady	3
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	6
a) Údaje o umístění stavby	6
b) Stručný popis stavby	6
c) Projektované kapacity	6
d) Charakteristika území	6
e) Požadavky na realizaci	7
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	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	9
A.11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI STAVBAMI	9
A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY	10

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

Název stavby: Sanace skalních objektů v km 5,550 - 19,280 trati Železná Ruda - Plzeň
ISPROFIN: 3273214901 / 5323530003
Místo stavby: regionální dráha, Klatovy – Železná Ruda - Alžbětín č.183, TÚ 361,
DÚ 04 Železná Ruda město - Špičák
DÚ 06 Špičák - Hamry - Hojsova Stráž
DÚ 08 Hamry - Hojsova Stráž - Zelená Lhota
Začátek stavby: km 5,550
Konec stavby: km 19,280
Katastrální území: Špičák (796 051), Hamry na Šumavě (792 730), Zelená Lhota (792 748)
Okres: Klatovy
Kraj: Plzeňský
Odvětví: Doprava
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město
zastoupená Stavební správou západ
Ing. Luborem Hruběšem, ředitelem Stavební správy západ
IČO : 70994234 DIČ : CZ70994234
Ústřední orgán : Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Dodavatel stavby: Dle výběrového řízení
Charakter stavby: Sanace skalních zářezových svahů
Stupeň PD: Projekt
Stavební úřad: Drážní úřad, sekce stavební, oblast Plzeň
Zhotovitel PD: Sdružení Železná Ruda - Plzeň
AZ Consult, spol. s r.o., Klíšská 12, 400 01 Ústí nad Labem
IČO: 44567430 DIČ: CZ44567430
Tým dopravního inženýrství s.r.o, Moskevská 532/60, 101 00 Praha 10
IČO: 24831832 DIČ: CZ24831832
Zakázkové číslo : 16/319
Odpovědný projektant: Ing. Martin Komín, Ing. Stanislav Štábl
Datum : červen 2017

Přehled zpracovatelů projektu

Ing. Martin Komín HIP stavby technické
Ing. Jakub Šíma řešení
Ing. Evžen Pšeničný výkresová část projektu

Investor

Ve věcech technických :
Ing. Luboš Redlich, SŽDC, s.o., Stavební správa západ

b) Dosavadní využití

Drážní zářezy jsou využívány pro své primární použití, tedy pro provoz jednokolejné neelektrifikované tratě. Pozemky jsou v majetku České republiky se správou SŽDC nebo ČD.

c) Provedené průzkumy a podklady

Sanace skalních objektů v km 5,550 - 19,280 trati Železná Ruda - Plzeň
Průvodní zpráva

strana 3
P

Podklady poskytnuté objednatelem:		
Všeobecné technické podmínky	SŽDC, s.o.	04/2017
Zvláštní technické podmínky	SŽDC, s.o.	04/2017
Ostatní podklady:		
Geodetické zaměření skutečného provedení	Ing. Kugler, SŽG Praha	06/2017
Mapové podklady	CÚZK	2017
Předběžný geotechnický průzkum	Woring s.r.o.	01/2015
Inženýrsko geologický průzkum	AZ Consult, spol. s r.o.	07/2016
PD „Sanace skalních objektů v km 5,550 – 19,280 trati Železná Ruda – Plzeň“	Woring s.r.o.	12/2014
Podklady zajištěné v rámci přípravy projektu:		
Podklady o inženýrských sítích	jednotliví správci / vlastníci	04-05/2017

Navržené opatření vyžaduje napojení na dopravní infrastrukturu pouze v době výstavby a následně při údržbě. Předpokládá se, že stejně jako výstavba i údržba bude prováděna z koleje. Pro dopravu materiálu do prostoru stavby je uvažováno s překládkou materiálu na kolejová vozidla a dopravou do prostoru zářezů. Napojení na technickou infrastrukturu není vyžadováno. Energie a voda budou pro potřebu stavby generovány nebo dováženy.

Předběžný geotechnický průzkum

Průzkum (zak.č. 14 037 2) provedla firma ZEMAN - INGEO s.r.o, v rámci přípravných prací v r.2015. Cílem průzkumu bylo zhodnocení stávajícího stavu skalních zářezů z hlediska stability s posouzením rizika pádů kamenů a horninových bloků na železnici a návrh případných sanačních prací a ochranných opatření.

Zjišťovací průzkum stávajících inženýrských sítí

V rámci projekčních prací byly zjištěny stávající i nově navržené inženýrské sítě, jejich poloha byla ověřena a potvrzena dle podkladů od jejich správců a od zpracovatele projektové dokumentace související stavby. Orientační zákres inženýrských sítí je uveden v části dokumentace C.2 - Koordinační situace, E.2 - Situace, 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 „Sanace skalních objektů v km 5,500 - 19,280 trati Železná Ruda - Plzeň“, č.j. 3202/2014 - SŽG PHA ze dne 29.9.2014).

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

Přípravnou dokumentaci stavby zpracovala spol. Woring v roce 2014.

IGP zpracovala spol. AZ Consult v roce 2016.

d) Požadavky dotčených orgánů

V rámci inženýrské činnosti byla dokumentace projednávána se všemi dotčenými orgány státní správy a složkami SŽDC. Vyjádření a stanoviska, včetně reakce projektanta budou uložena v H. Dokladová část.

e) Požadavky na výstavbu

Z hlediska výstavby je nezbytné práce na mokřích procesech realizovat v teplotně příznivém období, kdy teplota neklesá pod 5°C. Zbývající procesy lze realizovat za dodržení požadavků BOZP s přihlédnutím, že většina procesů bude prováděna horolezecky.

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 stávajících skalních zářezových svahů bez zásahu do polohy koleje. Na základě udělení souhlasu podle §15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) obou dotčených stavebních úřadů stavba nevyžaduje územní řízení, územní souhlas a je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Udělení souhlasu č.j. MÚ/10/97/15 ze dne 5.2.2015 (MěÚ Nýrsko, Stavební úřad a odbor životního prostředí a silničního hospodářství) a č.j. VÚP/0356/15/69-330 ze dne 9.2.2015 (MěÚ Železná Ruda, Odbor výstavby - stavební úřad) je doloženo v dokladové části výše uvedených podkladů.

V řešeném území je schválena následující územně plánovací dokumentace:

- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, včetně aktualizace č.1
- Územně analytické podklady, obvod ORP Klatovy, zpracovatel: Ing. aut. arch Pavel Valtr - URBIOPROJEKT
- Územní plán sídelního útvaru Železná Ruda vč. změn, zpracovatel: Ing. arch. Václav Ulč - AVE architekt, nabytí účinnosti 25.1.2008
- Územní plán Hamry, zpracovatel: Ing. arch. Petr Vávra - Studio Kapa, nabytí účinnosti 12.2.2014

g) Věcné a časové vazby

V průběhu stavby se předpokládá souběh dalších staveb:

- a) „Čištění štěrkového lože včetně SVP a SVK na trati 183 v úseku Hamry-Hojsova Stráž – Zelená Lhota“, km 16,410 – 19,203. Akce bude realizována ve dvou časových úsecích (mimo dotčené skalní zářezy a v dotčených skalních zářezích) podle časového postupu sanací skal.
- b) „Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda“, jedná se o opravu gabionové zdi ve stanici Hojsova stráž vlevo před žel. Přezjezdem, cca km . Předpokládaný termín podzim 2018 nebo jaro 2019.

Souběh všech staveb je nutno koordinovat.

h) Lhůta výstavby

Předpokládá se, že výstavba proběhne koncem roku 2018 a v roce 2019. Je uvažována výstavba všech SO současně z důvodu maximálního využití určených výluk tratě a zkrácení doby výstavby.

A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Údaje o umístění stavby

Jedná se o sanaci stávajících skalních zářezových svahů na regionální jednokolejné neelektrifikované žel. trati. č. 183 Železná Ruda - Plzeň v traťovém úseku TÚ 0361. Stavba je dále rozdělena do čtyř samostatných úseků odpovídajících definičním úsekům:

DÚ 04 Železná Ruda město - Špičák (úsek km 5,650 - 6,180)

DÚ 06 Špičák - Hamry - Hojsova Stráž (úsek km 15,670 - 15,900)

DÚ 08 Hamry - Hojsova Stráž - Zelená Lhota (úseky km 16,600 - 16,900; 18,860 - 19,280)

Tyto úseky se v převážné míře vyskytují v širé trati, pouze úsek km 15,670 - 15,900 zasahuje do obvodu žst. Hamry - Hojsova stráž.

b) Stručný popis stavby

Jedná se údržbu a zajištění stávajících drážních zářezů. Sanační práce spočívají v očištění a následném zajištění nestabilních partií pomocí ocelových sítí, vyzdívek a kotvení. V úseku SO 1 dojde k vybudování kaskády pro levostranný přítok potoka do prostoru zářezu. Součástí navrženého řešení je instalace ochranných plotů na koruně pravé strany zářezu v SO 2 – SO 4.

c) Projektované kapacity

počet SO	4
začátek úseku sanace skal svahů	ZÚ km 5,650
konec úseku sanace skal. svahů	KÚ km 19,280
traťová rychlost	60, 70 km/h
sanace skal svahů	v délce jednotlivých úseků 530+230+300+320=1380m
ochrana kabelů	SŽDC TÚDC , SŽDC SSZT, SŽDC SEE

d) Charakteristika území

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Zájmové území je součástí pancířského hřbetu šumavské hornatiny. Předkvartérní podklad je tvořen horninami moldanubika Šumavy, části Královského hvozdu. To je komplex hornin tvořený z granátických biotiticko-muskovitických svorů s kyanitem, jemnozrnných svorů a muskovit -silimanitických.

V zářezu č.4 jsme v horninovém masivu evidovali žílu kvarcitické ruly, jenž je součástí moldanubika a žílu žulového porfyru, jenž je součástí pozdně variských magmatitů. Horninový masiv má na svém povrchu nepravidelně mocný zvětralínový plášť tvořený ze zcela zvětralých (rozložených) hornin třídy R6 dle ČSN 73 6133 (charakteru písčitých hlín a hlinitých písků s drtí hornin) a silně zvětralých hornin třídy R5, rozpadajících se v drť a drobné úlomky.

Skalní defilé v jednotlivých zářezích tvoří mírně zvětralé horniny třídy R4 (v horní 1/3 až 1/2 hloubky zářezu). Hlouběji v zářezu jsou pak horniny navětralé třídy R3 a navětralé až zdravé třídy R2 - viz výsledky laboratorních rozborů vzorků hornin (oddíl II.2 této zprávy). Ve skalním masivu mají horniny převážně tlustě deskovitou až lavicovitou odlučnost se směrem vrstev - foliace S - J (v rozmezí cca $\pm 20^\circ$) a sklonem 50 - 75° k východu.

Ověřili jsme dva směry nehomogenit (poruch a trhlin). Jeden ve směru S - J (v rozmezí $\pm 250^\circ$) se sklonem k západu (v rozmezí 40 - 650), druhý ve směru Z - V převážně se svislými nehomogenitami.

Kvartérní pokryv tvoří svahové hlíny a hlinité sutě v mocnosti od 0,50 m do 9,00 m. Hlíny mají převážně konzistenci pevnou (podřadně tuhou až pevnou), suťové kameny v hlínách tvoří příměs (10 - 45%), místy jsou sutě nahromaděny (sutě >50%) tak, že hlíny zde tvoří pouze příměs.

Hydrogeologické poměry jsou poměrně jednoduché. Hladina podzemní vody je ve skalních zářezích

Sanace skalních objektů v km 5,550 - 19,280 trati Železná Ruda - Plzeň

strana 6

Průvodní zpráva

P

významně ovlivněna funkcí patních podélných drénů, které svou funkcí vytváří ve skalním defilé depresní křivku s hladinou vody pod skalním povrchem.

Pouze v příznivých místech ploch nehomogenit voda vyvěrá ze skalního povrchu. Tento typ vývěru jsme zjistili v zářezu č. 3 (km 16,753 vpravo). Vlhký povrch hornin skalního defilé, případně drobné odkapávání vody je projevem povrchové vody (postupně uvolňované) zasáklé do zemin kvartérního pokryvu.

Geotechnické poměry

Kvalitativní klasifikace nehomogenit skalních masívů:

- jsou převážně průběžné
- jsou převážně rovinné, podřadně mírně zvlněné
- plochy jsou nepravidelné, převážně hladké, sevřené až pootevřené, podřadně nepřiliš otevřené do cca 2 cm rozpuštění masivu D3 - D4 (6 - 600 mm) dle ČSN 72 1001 rozvřenost masivu 04 - 05 (2 - 20 mm)
- Uspořádání ploch diskontinuit (podle R.E. GOODMAN-1995)
- vznikající blokový až blokový rozpad. Pevnost (v prostém tlaku) hornin v jednotlivých úsecích:
- úsek č. 1 v km 5,650 - 6,180 do hloubky cca 8,00 m je 8,90 - 12,20 MPa
- v hloubce 8,00 - 15,00 m je 19,50 - 37,50 MPa v hloubce > 15,00 m je 34,50 - 41,50 MPa
- úsek č. 2 v km 15,670 - 15,900 do hloubky cca 8,00 m je 18,00 - 49,00 MPa
- v hloubce > 8,00 m je 37,50 - 80,00 MPa
- úsek č. 3 v km 16,600 - 16,900 do hloubky cca 10,00 m je 24,50 - 31,00 MPa
- v hloubce > 10,00 m je 30,00 - 47,80 MPa
- úsek č. 4 v km 18,860 - 19,280 do hloubky cca 10,00 m je 34,00 - 64,00 MPa
- v hloubce > 10,00 m je 66,50 - 97,00 MPa

Poloha vůči záplavovému území

Stavba se nachází ve svahu údolí Jezerního potoka a řeky Úhlavy mimo záplavové území.

Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy

Ve většině případů bude stavební pozemek přístupný pouze z předmětné žel. trati, pouze úsek km 15,670 - 15,900 je přístupný také z křižující místní komunikace (žel. přejezd ev.č. P829).

e) Požadavky na realizaci

Zhotovení navržených úprava 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 rozsah očištění a umístění navržených prvků. 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 čtyř samostatných objektů bez nutnosti jejich vzájemné koordinace. Stavbu tvoří:

SO 01 úsek km 5,650 - 6,180

SO 02 úsek km 15,670 - 15,900

SO 03 úsek km 16,600 - 16,900

SO 04 úsek km 18,860 - 19,280

Každý objekt je možné provádět samostatně v jedné etapě, popř. je možné jej rozdělit na dvě části (levý/pravý svah). Stejně tak je možné a z hlediska délky stavby je vhodné je provádět všechny SO současně za vzájemné koordinace dopravy materiálu.

b) Změny v objektové skladbě

Vůči předchozí přípravné dokumentaci nedošlo ke změně.

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**

Úsek je součástí regionální neelektrifikované jednokolejné trati č. 183 Železná Ruda - Plzeň, regionální dráha Klatovy – Železná Ruda – Alžbětín, stavba se nachází v traťovém úseku TÚ 361 a v mezistaničních úsecích Železná Ruda město - Špičák (DÚ 04), Špičák - Hamry - Hojsova Stráž (DÚ 06), Hamry - Hojsova Stráž - Zelená Lhota (DÚ 08) v katastrálním území Špičák (796 051), Hamry na Šumavě (792 730), Zelená Lhota (792 748).

Jedná se o čtyři skalní uměle zbudované zářezy železniční trati o celkové délce 530+230+300+320 = 1380 m. Výška skalních zářezů je po délce proměnná. Max. výška zářezu je 24m a sklon svahu se pohybuje od 50° do 90°. S ohledem na rozsah stavby bylo zájmové území rozděleno v předmětném geotechnickém průzkumu na čtyři úseky dle jednotlivých objektů, ve kterých byl navržen způsob stabilizace a sanačních opatření.

Geotechnický průzkum prokázal špatnou stabilitu skalních zářezů v jednotlivých úsecích.

V zářezích opětovně dochází k pádu kamenů a horninových bloků do kolejiště.

Stav poruch se trvale monitoruje a provádí se zde nutné zajišťovací práce pro zachování železničního provozu.

Cílem akce stabilizace skalních stěn ve čtyřech vytipovaných skalních zářezích je řešit zabezpečení silně nebezpečných či kriticky havarijně nestabilních úseků skalního masívu.

Sanačními pracemi stabilizovat zhoršující se stav skalního masívu, který se stává ohrožujícím prvkem pro železniční provoz v dotčených úsecích, zvláště v zimním období.

Z uvedeného stručného popisu současného technického stavu úseků (zářezových svahů) trati Železná Ruda - Plzeň, jichž se rekonstrukce týká, vyplývá, že nedojde k zásahu do hmotného majetku dráhy a nebude nutné řešit jeho dosavadní využití.

Naléhavost stabilizace skalních těles je patrná z popisu současného nevyhovujícího stavu, z rozsahu popsanych poruch a ze závěrů předběžného geotechnického i inženýrsko geologického průzkumu, které zjistily zhoršující stav stability skalních zářezů v jednotlivých úsecích.

Je nutné odstranit především havarijní a nebezpečný stav skalních masívů týkající se svahů železničního tělesa v návaznosti na nebezpečí pro provoz drážní dopravy v daných úsecích.

b) Údaje o kvalitativních technických parametrech**c) Zdůvodnění umístění stavby**

Stavba se nachází na regionální jednokolejné neelektrifikované trati č. 183 Železná Ruda - Plzeň, regionální dráha Klatovy – Železná Ruda – Alžbětín, TÚ 361, DÚ 04 Železná Ruda město - Špičák, DÚ 06 Špičák - Hamry - Hojsova Stráž, DÚ 08 Hamry - Hojsova Stráž - Zelená Lhota. Staveniště je určeno železniční trati a jejím bezprostředním okolím, stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemku SŽDC v katastrálním území Špičák (796 051), Hamry na Šumavě (792 730), Zelená Lhota (792 748).

Umístění stavby je v souladu s předchozím stupněm.

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předpokládá se rozčlenění stavby na 2 časové úseky – v jarním a pozimním období. Na hlavní letní sezónu budou práce dle požadavku POVED přerušeny a trať zprůjezdněna. V jarním období je plánováno provedení očištění skalních zářezů a provedení části kotvení skalních bloků. Před přerušením prací musí proběhnout prohlídka zářezu inženýrským geologem, která zajistí návrh nezbytných opatření před zprovozněním na letní sezónu. Během letní sezóny lze pokračovat v pracích na skalních zářezích, které nevyžadují výluky a pro jejich provádění postačí pomalé jízdy. Očekává se, že v průběhu stavby mohou vyvstat situace zapříčiněné zastíženým geologickými anomáliemi nebo nepříznivými klimatickými podmínkami, které mohou průběh stavby prodloužit.

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Viz kapitolu A.3 a).

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ/SPRÁVCŮ

Všechny pozemky zasažené stavbou jsou v majetku České Republiky a správu vykonává SŽDC. 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, očištění 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

V rámci projekčních prací byla předmětná stavba koordinována s dokončenou stavbou: „Rekonstrukce trati Klatovy - Železná Ruda“. Jedná se především o úseky km 15,670 - 15,900 a 16,600 - 16,900, kde v souběhu s předmětnou stavbou byla řešena rekonstrukce žst. Hamry - Hojsova Stráž.

Dále bude v průběhu stavby docházet k vzájemné koordinaci s údržbou pražcového roštu v úsecích SO

03 a SO 04 řízenou OŘ Plzeň.

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY

Projekt	rok 2017
Realizace :	2018
Předpokládaná doba výstavby :	7 měsíců (v 7-8/2018 práce přerušeny)
Předpokládaný termín zahájení stavby:	03. 2018
Předpokládaný termín dokončení stavby:	11. 2018

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 měsíců března až listopadu s upřesněním dle schváleného plánu výluk investora a zadávacích podmínek veřejné zakázky.