

STAVBA:

Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb


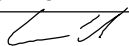
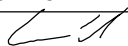
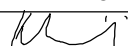
OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

			DIPONT s.r.o. projektová a inženýrská činnost U Cukrovaru 509/4, 400 07 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724		Zakázka: D13047	Datum: 04/2014
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PROJEKT		
ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ	Měřítko:			
			Formát:			
STAVBA:			Část:	A		Paré:
Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb						
PŘÍLOHA:			Příloha:			
PRŮVODNÍ ZPRÁVA						

1	Identifikační údaje stavby	2
1.1	Stavba, stavebník, projektant	2
1.1.1	Stavba.....	2
1.1.2	Stavebník.....	2
1.1.3	Zhotovitel dokumentace.....	2
1.1.4	Základní charakteristika stavby a její účel	3
1.2	Dosavadní využití území	3
1.3	Průzkumy, napojení na infrastrukturu	4
1.4	Požadavky dotčených orgánů, obecné požadavky na výstavbu	4
1.5	Podmínky územního plánování	4
1.6	Související a podmiňující stavby.....	4
1.7	Lhůta a postup výstavby.....	5
2	Základní údaje o stavbě	5
2.1	Údaje o umístění stavby	5
2.2	Stručný popis stavby	5
2.3	Projektované kapacity stavby	6
2.4	Charakteristika území.....	6
2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	6
3	Přehled výchozích podkladů	7
3.1	Členění stavby	7
3.2	Doklady a vyjádření	7
3.3	Normy, předpisy	8
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	8
5	Předčasné užívání, zkušební provoz	9
6	Technicko-bezpečnostní zkoušky.....	9
7	Obecné požadavky na výstavbu.....	9
8	Členění projektové dokumentace	10
9	Související stavby	11
10	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....	11

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba, stavebník, projektant

1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb
<i>Katastrální území</i>	Dalovice (624 586), Bohatice (663 581)
<i>Obec</i>	Dalovice, Karlovy Vary
<i>Kraj</i>	Karlovarský

1.1.2 Stavebník

<i>Název</i>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 186 00 Praha 1, Nové Město
<i>Zastoupená</i>	Ing. Luborem Hruběšem, ředitelem Stavební správy západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

1.1.3 Zhotovitel dokumentace

<i>Název</i>	DIPONT s.r.o.
<i>IČ</i>	28693094
<i>Adresa</i>	U Cukrovaru 509/4, 400 07 Ústí nad Labem
<i>Zástupce projektanta</i>	Ing. Marta Nováková – jednatelka společnosti T: 737 887 812
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Martin Klomínský autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0402181 Ing. David Malán autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby č. autorizace: 0201693 Ing. Vladimír Hadraba autorizovaný inženýr v oboru technika prostředí staveb, elektrotechnická zařízení č. autorizace: 0400982 Ing. Jiří Müller

autorizovaný inženýr v oboru stavby vodního
hospodářství a krajinného inženýrství

č. autorizace: 0402076

Ing. Jiří Štolba

autorizovaný inženýr v oboru technika prostředí
staveb, elektrotechnická zařízení

č. autorizace: 0401490

Odpovědný projektant stavby

Ing. Michal Bernát

projektant mosty a inž. konstrukce

T: 733 774 924, E: bernat@dipont.cz

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Stavba řeší rekonstrukci železničního mostu v km 183,323 trati Chomutov – Cheb. Dokumentace navazuje na schválenou přípravnou dokumentaci stavby.

Stávající mostní objekt tvoří dvě jednokolejné ocelové nosné konstrukce s uložením koleje na mostnicích. Nový mostní objekt je navržen jako dvoukolejná nosná konstrukce s kolejovým ložem. Kolejové lože na mostě umožní odstranění směrové deformace koleje a propadu rychlosti.

Je navržena celková rekonstrukce mostního objektu v km 183,323, která spočívá v kompletní demolici stávajících konstrukcí pod kolejemi č. 1 a 2 a stavbě nové konstrukce mostu s kolejovým ložem. K navrženému řešení bylo také přistoupeno na základě zhodnocení stavu jednotlivých konstrukčních částí objektu. Na místě původního mostu bude zhotovena nová konstrukce tvořená prefabrikovaným železobetonovým polorámem o světlosti 8,0 m. Geometrické uspořádání konstrukce vychází z použití VMP 3,0 ve směrovém oblouku o poloměru $R > 250$ m. V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem. Aby bylo dosaženo požadované podjezdové výšky, bude snesena nosná konstrukce sousedního vlečkového mostu a částečně ubourány železobetonové krajní opěry tohoto mostu.

Stavba nové konstrukce mostu zajistí bezpečný provoz dráhy na mostě a silniční dopravy pod mostem. Na mostě je navrženo částečně otevřené průběžné kolejové lože. Vzhledem k podmínce dodržení podjezdové výšky min. na úrovni stávající bylo nutné přistoupit k úpravě železničního svršku – GPK - na přilehlých úsecích železniční trati. Stávající trať v dotčeném úseku je dvoukolejná. Rekonstrukce železničního svršku na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2, odstranění směrových deformací v místě stávajícího mostního objektu, odstranění propadu rychlosti v koleji č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostě a v přilehlém oblouku.

Přestavba mostního objektu a úprava GPK vyvolá také úpravu trakčního vedení v dotčeném úseku a ochranu vodovodu, který je umístěn pod komunikací pod stávajícím železničním mostem.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající železniční trati Chomutov – Cheb, TÚ 0112 Chomutov záp. zhlaví (mimo) – Cheb (klášterské staničení), DÚ 22 Dalovice – Karlovy Vary. Most leží ve staničním obvodu. Stavba se nachází na pozemcích p. č. 475/2, 476/3, 475/1, 508/2 v k. ú. Dalovice (624 586) a na

pozemku p. č. 758 v k. ú. Bohatice (663 581). Sousedními pozemky stavby jsou pozemky p. č. 519/1 a 474/3 v k. ú. Dalovice a pozemky p. č. 757 a 751 v k. ú. Bohatice. Sousední pozemek p. č. 751 je chráněn – zemědělský půdní fond. Ostatní pozemky stavby a sousední pozemky nejsou předmětem ochrany. V km 183,525 (kolej č. 1) a v km 183,529 (kolej č. 2) končí úprava železničního svršku v podobě trhání koleje a výměny železničního svršku. Dále následuje již jen úprava geometrické polohy koleje podbitím až do km 184,117 (kolej č. 1) a km 184,121 (kolej č. 2). V tomto prostoru prochází kolej přes pozemky p. č. 476/3 v k. ú. Dalovice a p. č. 585 v k. ú. Bohatice. K tomuto úseku stavby již nejsou vzhledem k povaze prací uvažovány žádné sousední pozemky.

1.3 Průzkumy, napojení na infrastrukturu

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden předběžný inženýrsko-geologický průzkum v 11/2012. V rámci „Projektu“ byl následně doplněn o stavebně-geologický průzkum, který vyhodnotil zeminy v přechodové oblasti mostu, zejména pro zajištění podkladů pro návrh pažení mezi kolejemi v průběhu výstavby mostu. Podrobně jsou průzkumy popsány v příloze B.1.

Skryté tvary nosné konstrukce a spodní stavby vlečkového mostu nejsou známy, nebyla dochována žádná archivní dokumentace mostu.

Dotazem u jednotlivých správců inženýrských sítí byl zjištěn výskyt sítí v místě stavby. V prostoru stavby se nachází síť:

- vodovod LT 300, Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a. s.,
- společná trasa TK + DOK + HDPE + zab. zař., ČD – Telematika a SŽDC OŘ UL SSZT,
- nefunkční plynovod, RWE Distribuční služby, s. r. o.

V rámci průzkumných prací byla provedena kopaná sonda v místě vodovodu pod mostem, aby byla zjištěna skutečná hloubka uložení vodovodu.

Bude vytvořeno napojení na dopravní a technickou infrastrukturu stejným způsobem jako ve stávajícím stavu. Po opravě bude most plnit stejnou funkci jako před opravou.

1.4 Požadavky dotčených orgánů, obecné požadavky na výstavbu

Stavba je navržena v souladu s požadavky všech dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí. Příslušná vyjádření jsou v dokladové části (příloha H) projektové dokumentace.

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

1.5 Podmínky územního plánování

Dle vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, úřadu územního plánování a stavebního úřadu je navržená stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území (viz dokladová část dokumentace).

1.6 Související a podmiňující stavby

Stavba je koordinována a plynule navazuje na stavbu „Zvýšení rychlosti Ústí nad Labem – Cheb“, stavebníkem této stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Žádné další stavby, které by byly projektovány nebo prováděny a mohly se vzájemně ovlivnit se stavbou

„Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov – Cheb“, nejsou v době zpracování projektové dokumentace ve stupni „Projekt“ známy.

1.7 Lhůta a postup výstavby

Výstavba mostu je rozdělena na dvě etapy tak, aby po celou dobu stavby byla provozována min. 1 kolej procházející stavbou. Před započítím výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména uzavření místní komunikace procházející pod mostem, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby a snesení nosné konstrukce sousedního vlečkového mostu (v takovém rozsahu, aby nebyl ohrožen provoz na přilehlé koleji č. 1).

První etapa výstavby bude zahrnovat práce v koleji č. 2. Ve výluce bude snesen železniční svršek koleje č. 2 a stávající konstrukce mostu pod touto kolejí. Následně bude postavena nová část mostu a železniční svršek koleje č. 2, převeden provoz na tuto kolej a zahájena výluka v koleji č. 1, kde proběhnou obdobné práce jako v první etapě výstavby. Po dobu výluky budou platit také opatření na trakčním vedení, které řeší samostatný stavební objekt. Pro úpravy na trakčním vedení je zapotřebí jedna noční výluka před zahájením samotných nepřetržitých výluk.

Dle zpracovaného harmonogramu se předpokládají výluky 40 N pro každou etapu výstavby, navíc 1 noční výluka pro úpravy TV. Na konci výstavby budou úpravy TV provedeny v zákrytu výluky 40 N. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Celostátní
<i>Traťový úsek, definiční úsek</i>	TU 0112 Chomutov záp. zhlaví (mimo) – Cheb (klášterecké staničení)
	DU 22 Dalovice – Karlovy Vary
<i>Katastrální území</i>	Dalovice (624 586), Bohatice (663 581)
<i>Obec</i>	Dalovice
<i>Situování stavby v terénu</i>	Stavba se nachází v extravilánu v katastrálním území Dalovice, Bohatice.

2.2 Stručný popis stavby

Na místě původního mostu bude zhotovena nová konstrukce (SO 01) tvořená prefabrikovaným železobetonovým polorámem o světlosti 8,0 m. Všechny železobetonové prvky nosné konstrukce rámu a křídel budou zhotoveny z betonu **C50/60 – XC4, XF3** a vyztuženy ocelí **B500B**. Na nosnou konstrukci rámu navazují krátká rovnoběžná křídla, která zajistí plynulý přechod částečně otevřeného štěrkového lože do širé trati. Přilehlý svah bude pažen novými šikmými prefabrikovanými železobetonovými křídly. V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem.

Rekonstrukce železničního svršku (SO 02) na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2, odstranění směrových deformací v místě stávajícího mostního objektu, odstranění propadu rychlosti v koleji č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostě a v přilehlém oblouku.

Při návrhu sklonových poměrů se vycházelo ze zaměření stávající nivelety koleje (TK). Nově navržená niveleta koleje (TK) vychází z požadavku nivelety koleje (TK) na mostním objektu v km 183,323. Dle zaměření podélných profilů je zřejmé, že úsek koleje č. 1 a č. 2 je oproti okolním úsekům v místě mostního objektu km 183,323 směrově deformovaný a propadlý. Novým návrhem směrových a výškových úprav jsou odstraněny směrové a výškové deformace, propad rychlosti a zároveň bylo dosaženo požadovaných zdvihů TK na mostě.

Přestavba mostního objektu a úprava GPK vyvolá také přeložku kabel jdoucích po mostě (SO 03), úpravu trakčního vedení (SO 05) v dotčeném úseku a ochranu vodovodu (SO 04), který je umístěn pod komunikací pod stávajícím železničním mostem.

2.3 Projektované kapacity stavby

<i>Podjezdná výška pod mostem</i>	Min. 3,9 m
<i>Výška mostu nad terénem</i>	Proměnná, cca 5,1 m
<i>Stavební výška mostu</i>	1,115 m
<i>Světlost</i>	8,0 m
<i>Šířka mezi zvýšenými obrubami</i>	2x3,5 m
<i>Prostorové uspořádání na mostě</i>	VMP 3,0, šířka mezi zábradlími 10,52 m
<i>Traťová rychlost</i>	$v = 80 \text{ km/h}$
<i>Směrové poměry – kolej č. 1</i>	$R = 418 \text{ m}$, převýšení $D = 129 \text{ mm}$, zdvih koleje 333 mm v ose mostu
<i>Směrové poměry – kolej č. 2</i>	$R = 375 \text{ m}$, převýšení $D = 129 \text{ mm}$, zdvih koleje 286 mm ose mostu

2.4 Charakteristika území

Stavba se nachází v extravilánu západně od obce Dalovice, částečně v obvodu železniční stanice Dalovice, částečně v širé trati Chomutov - Cheb, most ve staničení 183,323 této trati, ve svažitém terénu, který klesá od západu k východu k obci Dalovice. Přístupová cesta je po železniční trati a po místní komunikaci z obcí Dalovice a Bohatice.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Po dobu stavby bude uzavřena místní komunikace procházející pod mostem pro veškerý provoz. Stavba bude přístupná po této komunikaci a po železniční trati. Průjezd vozidel pod mostem je omezen světlou výškou stávající konstrukce (viz výkres stávajícího stavu).

Bude nutné vytvořit vhodné podmínky pro demolici nosné konstrukce vlečkového mostu. Demolice nosné konstrukce bude provedena v rámci přípravných prací před první výlukou trati, nesmí však dojít k omezení provozu v koleji č. 1. V 1. etapě výstavby budou prováděny práce v koleji č. 2.

Pažení koleje bude prováděno v každé fázi výstavby v rámci výluky. Práce na pažicí stěně je třeba provádět s maximální opatrností zejména s ohledem na provozovanou sousední kolej a přítomnost trakčního vedení. V 1. etapě bude rub pažicí stěny vzdálen 1,8 od osy provozované koleje č. 1. Zároveň bude pažení zajištěno šterkové lože v potřebné délce před, na a za mostním objektem.

Po celou dobu výstavby části mostu pod kolejí č. 2 bude zajištěno vedení v rámci objektu SO 03. Bourací a výkopové práce a osazování jednotlivých prefabrikátů bude plánováno a prováděno s ohledem na přítomnost tohoto provizorního převedení.

3 Přehled výchozích podkladů

Projektová dokumentace stavby ve stupni „Projekt“ je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace). Dokumentace plynule navazuje na přípravnou dokumentaci stavby.

3.1 Členění stavby

Stavební objekty stavby:

- SO 01 Železniční most
- SO 02 Železniční svršek
- SO 03 Přeložka kabelů
- SO 04 Ochrana vodovodu
- SO 05 Úprava TV

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě.

3.2 Doklady a vyjádření

Výčet podkladů a průzkumů použitých při vypracování projektové dokumentace:

- Smlouva o dílo, č. objednatele S-1548/2013/PH.
- Zvláštní technické podmínky vypracování projektu stavby ze dne 1. 10. 2013.
- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby ze dne 4. 9. 2013.
- Schválená přípravná dokumentace stavby zpracovaná firmou DIPONT s.r.o.
- Geodetické zaměření 09/2012 a 11/2013, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Digitální snímek katastrální mapy 10/2012, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 07/2014.
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů.
- Zápisy z jednání a výrobních porad.

3.3 Normy, předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů. Další normy a předpisy jsou uvedeny v technických zprávách jednotlivých stavebních objektů.

- [1] Směrnice GR SŽDC č. 11/2006
- [2] Směrnice GR SŽDC č. 20/2004
- [3] Vyhláška č. 230/2012 Sb.
- [4] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- [5] ČSN EN 206-1 Beton
- [6] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [7] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [8] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [9] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [10] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [11] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [12] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [13] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [14] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- [15] SŽDC S3 Železniční svršek
- [16] SŽDC S4 Železniční spodek

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

K navrženému řešení bylo přistoupeno dle požadavku zadávací dokumentace OŘ Ústí nad Labem ze dne 30. 5. 2012. Dle protokolu o podrobné prohlídce z 04/2011 je nosná konstrukce klasifikována do stavebního stavu K2 z následujících důvodů. Na konstrukci pod kolejí č. 1 jsou uvolněné a vysunuté nýty u dolních pasů hlavních nosníků v oblasti uložení. Mostnice jsou na této konstrukci nedostatečně upevněny. Jednotlivé prvky ocelových konstrukcí jsou zeslabeny o 1 – 2 mm. Konstrukce pod kolejí č. 2 je svařovaná – přímo pojížděná. Kamenné zdivo opěr pod kolejí č. 1 je vyboulené, jednotlivé kameny po celé šířce opěr jsou prasklé či vlasově popraskané.

*pohled zprava**pohled zleva*

Díky rekonstrukci mostního objektu a úpravě GPK bude zároveň možné zřídit mostní objekt s částečně otevřeným průběžným kolejovým ložem se zachováním podjezdné výšky na místní komunikaci pod mostem.

Rekonstrukce železničního svršku na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2, odstranění směrových deformací v místě stávajícího mostního objektu, odstranění propadu rychlosti $v=70$ km/h v koleji č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostě a v přilehlém oblouku.

Projekt plynule navazuje na přípravnou dokumentaci stavby.

5 Předčasné užívání, zkušební provoz

Výstavba je rozdělena do dvou etap tak, aby byl vždy zajištěn provoz min. na jedné koleji. Po vybudování nové části mostu a železničního svršku koleje č. 2 bude tato kolej zprovozněna a práce budou probíhat v koleji č. 1. Provoz v koleji č. 2 bude po dobu prací v koleji č. 1 zajištěn pažením šterkového lože v místech pro výkopy a demolice v rámci 2. etapy výstavby (včetně úseků mimo výkop pro samotný most). Zkušební provoz bude zaveden po ukončení výluky samostatně pro kolej č.1 a kolej č.2. Délka zkušebního provozu se předpokládá 6 měsíců vzhledem ke složitosti stavby.

6 Technicko-bezpečnostní zkoušky

Na závěr ukončení výluky bude provedena hlavní prohlídka mostu (HP), samostatně v koleji č.1 a v koleji č.2 včetně technickobezpečnostní zkoušky (TBZ) žel.svršku. Na základě vykonané HP a TBZ bude zaveden zkušební provoz.

7 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

8 Členění projektové dokumentace

Přípravná dokumentace je členěna dle pokynů uvedených ve směrnici generálního ředitele č. 11/2006, příloze č. 2 Projekt (P), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

A		PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B		SOUHRNNÁ ČÁST
	B.1	Souhrnná technická zpráva
	B.2	Provozní a dopravní technologie
C		SITUACE STAVBY
	C.1	Přehledná situace oblasti stavby
	C.2	Koordinační situace stavby
D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST (neobsazeno)
E		STAVEBNÍ ČÁST
	E.1	SO 01 Železniční most
	E.2	SO 02 Železniční svršek
	E.3	SO 03 Přeložka kabelů
	E.4	SO 04 Ochrana vodovodu
	E.5	SO 05 Úprava TV
F		ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY
	F.1	Technická zpráva ZOV
	F.2	Dopravní opatření
G		NÁKLADY STAVBY
	G.1	Náklady stavby (paré 1, 2)
	G.2	Rozpočet (paré 1, 2)
H		DOKLADY
I		GEODETICKÁ DOKUMENTACE
	I.1	Technická zpráva
	I.2	Majetkoprávní část
	I.3	Návrh vytyčovací sítě
	I.4	Koordinační situace
	I.5	Obvod stavby
	I.6	Geodetické a mapové podklady

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byly provedeny úpravy skladby dokumentace proti zmíněné směrnici.

9 Související stavby

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov – Cheb“ je koordinována a plynule navazuje na stavbu „Zvýšení rychlosti Ústí nad Labem – Cheb“. Stavebníkem této stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

10 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení stavby je 09/2014, předpokládaný termín dokončení stavby je 11/2015. Samotné výluky kolejí jsou předpokládány 40 + 40 dní nepřetržité.

V Ústí nad Labem, duben 2014

Ing. Michal Bernát
DIPONT s.r.o.