


			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY		ING. ONDŘEJ BROZDA		<div>ZPRACOVATEL:</div> <div><div>Dopravní projektování spol. s r. o.</div></div> <div>28. ŘÍJNA 3388/111, 702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA</div>	
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS		ING. JAN KARČMÁŘ			
NAVRHL, VYPRACOVAL		ING. ONDŘEJ BROZDA			
KRESLIL, PSAL		ING. ONDŘEJ BROZDA			
KONTROLOVAL		ING. JAN KARČMÁŘ			
KRAJ	ZLÍNSKÝ	OBEC	ŠUMICE	STUPEŇ	DSP
INVESTOR: Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1				DATUM	12/2019
<div>AKCE:</div> <div>OPRAVA PROPUSTKU V KM 121,174 NA TRATI BRNO - VLÁRSKÝ PRŮSMYK</div>				MĚŘÍTKO	-
				FORMÁT	12x A4
				ZAK. ČÍSLO	19088
				ČÁST DOKUMENTACE A	
NÁZEV PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVA				ČÍSLO PŘÍLOHY	

Oprava propustku v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průsmyk

- DSP -

A. Průvodní zpráva

A.1 Identifikační údaje stavby

a)

Název stavby:	Oprava propustku v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průsmyk
Místo stavby:	Šumice
Kraj:	Zlínský
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
IČO	70994234
Dodavatel projektu:	Dopravní projektování, spol. s r.o., 28. října 3388/111, 702 00 Ostrava, Moravská Ostrava
IČO	25361520
DIČ	CZ 25361520

b)

Propustek se nachází v mezistaničním úseku na jednokolejné trati Brno – Vlárský průsmyk a převádí jednokolejnou železniční trať přes srážkové vody zleva vpravo trati. Propustek je situován v extravilánu obce Šumice, nedaleko řeky Olšavy. Rovnoběžně s tratí je vedena vlevo cyklostezka.

SO 01 Oprava propustku v km 121,174

Železniční propustek v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průsmyk převádí jednokolejnou železniční trať. Propustek převádí zleva srážkové vody vpravo trati. Nosná konstrukce propustku je tvořena kamennými deskami tl. 300 mm, které jsou uloženy na kamenné opěry tl. 900 mm. Opěry jsou plošně založené na desce šířky 2800 mm. Na vstupu je propustek ukončen kamenným čelem s pražcovou rovnalinou, na výstupu kamenným čelem s nadbetonováním. Objekt je šířky 8,34m, výška propustku je cca 2,25m, rozpětí konstrukce 1,2m. Otvor je ze dvou třetin zanesen. Propustek byl postaven v roce 1887. Rozměry a tvar propustku byly převzaty z archivní dokumentace a ze zaměření.

Železniční svršek je tvaru S49 na betonových pražcích SB5. Kolej se nachází v přímé. Niveleta stoupá 3,00‰ ve směru staničení. Úhel křížení je 91°. Stávající rychlost na mostním objektu je 80 km/h.

Propustek je ve špatném technickém stavu, hodnocen stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5. Dochází k boulení obou opěr. Čelní zdi mají narušené zdivo. Spárování zdiva opěr se rozpadá. Kameny v opěrách jsou částečně uvolněny, místy vypadány. Dále dochází k četným průsakům vody přes kamenné zdivo desky a opěr.

SO 02 Oprava železničního svrškuStávající stav

Mezist. úsek / staniční obvod: mezistaniční úsek Brno – Vlárský průsmyk

Počet kolejí na propustku: 1

Kolej č.1

Železniční svršek na propustku: S49/75,25,N na betonových pražcích SB5, rozdělení “d”, z r. 1971, kolej je bezstyková

Směrové poměry : přímá, přechodnice a levotočivý oblouk R=1000 m

Převýšení: převýšení v oblouku D = 51

Sklonové poměry: stoupá 3,000‰,

Traťová rychlost: 80 km/h

c)

Napojení stavby na ing. síť ani dopravní napojení na pozemní komunikace není uvažováno. Pro potřeby stavby bude přístup techniky k objektu realizovatelný po drážním tělese od přejezdu P7980 v evid. km 121,681, kde bude také zřízeno zařízení staveniště. Příjezdová komunikace k předmětnému přejezdu je v majetku obce Šumice a je napojena na silnici 2. třídy II/495.

Příjezd k objektu (po drážním tělese) a zařízení staveniště bude na pozemku investora p. č. 6396/5 – SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00.

d) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky a splnění požadavků bylo respektováno v PD a je umístěno v dokladové části – doloženo v části H.

e) informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

PD byla zpracována v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby.

Z hlediska požární bezpečnosti nedojde během stavby k narušení požární bezpečnosti jiných staveb ani nebude omezen zásah IZS. V případě požáru staveništní buňky v místě zařízení staveniště je příjezd pro IZS umožněn po silnici 2. třídy II/495. Vzhledem k tomu, že se jedná o propustek a konstrukce ze ŽB, během následného provozu nehrozí riziko požáru.

f) údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací, ÚR, regulačního plánu

Oprava propustku v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průsmyk je v souladu s územním plánem.

g)

Stavba není podmíněna jinými stavbami ani její realizace nepodmiňuje provádění jiných staveb.

h)

Výstavba bude probíhat při plné traťové výluce koleje. Realizace objektu se předpokládá ve II.-III.Q. roku 2020.

A.2 Základní údaje o stavbě

a) údaje o umístění stavby

Kraj:	Zlínský
Obec:	Šumice
Katastrální území:	Šumice u Uherského Brodu [764230]
Pověřený obecní úřad:	Šumice
Trat' ČD:	341
Trat'ový úsek:	TÚ 2302 Brno – Černovice zhl. Tábořská – Vlárský průsmyk st.hr.
Definiční úsek:	DÚ 38 Újezdec u Luhačovic – Nezdenice
Staničení:	evidenční km propustku 121,174 přesný km propustku dle podkladů od SŽG 121,16226

Poloha objektu: mezistaniční úsek

Překonávané překážky: Srážkové vody

Daný traťový úsek je řazen dle ČSN EN 1991-2, změna Z4 a příslušné tabulky "Kategorie železničních tratí z hlediska mostů" do 4. třídy tratí. Nejvyšší traťová rychlost je v tomto úseku 80 km/h.

b) stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

SO 01 Oprava propustku v km 121,174 - stávající stav

evidenční km: 121,174

přesný km v novém stavu: 121,16226

Situování mostního objektu v terénu:

Objekt se nachází v mezistaničním úseku na jednokolejné trati Brno – Vlárský průmysk. Propustek je situován v extravilánu obce Šumice, nedaleko řeky Olšavy. Rovnoběžně s tratí je vedena vlevo cyklostezka.

Účel objektu, překonávané překážky:

Jedná se o kolmý kamenný deskový propustek s otvorem o světlosti 1,0 m. Šířka objektu je 8,34 m, st. výška propustku je cca 2,25 m, rozpětí konstrukce 1,2 m. Propustek byl vybudován v roce 1887.

Počet otvorů: 1

Šírá trať / staniční obvod: mezistaniční úsek

Počet kolejí: 1

Železniční svršek na propustku: tvaru S49 na betonových pražcích SB5

Směrové poměry: v přímé

Sklonové poměry: stoupá +3,00 ‰

Taťová rychlost: v tomto úseku 80 km/h

Kategorie traťové třídy: 4. traťová třída

Prostorové uspořádání: VMP 2,5 – neuplatní se

SO 02 Oprava železničního svršku

Předmětem stavebního objektu SO 02 Oprava železničního svršku „Oprava propustku v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průmysk“ je snesení a položení železničního svršku (dále jen rekonstrukce) v místě výkopu pro opravu stávajícího propustku v ev. Km 121,174. Jedná se o jednokolejnou trať, kde traťové koleje jsou kolej č.1. propustek určený k opravě je situován před přechodnicí v přímé. V návaznosti na rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést úpravu geometrické polohy koleje (GPK) přilehlých úseku tratě v koleji dle rozsahu v příloze 2 Situace stavebního objektu SO 02.

Stávající stav

Mezist. úsek / staniční obvod: mezistaniční úsek Brno – Vlárský průsmyk

Počet kolejí na propustku: 1

Kolej č.1

Železniční svršek na propustku: S49/75,25,N na betonových pražcích SB5, rozdělení ``d``, z r. 1971, kolej je bezstyková

Směrové poměry : přímá, přechodnice a levotočivý oblouk R=1000 m

Převýšení: převýšení v oblouku D = 51

Sklonové poměry: stoupá 3,000‰,

Traťová rychlost: 80 km/h

c) projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeníchSO 01 Oprava propustku v km 121,174

Vzhledem k těmto skutečnostem:

- stávající konstrukce propustku je téměř celá zanesená, nefunkční a ve špatném technickém stavu
- propustek je za hranicí své životnosti (rok výstavby 1887)
- objekt je hodnocen stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5
- dochází k boulení opěr
- čelní zdi mají narušené zdivo
- spárování zdiva se rozpadá
- kameny v opěrách jsou částečně uvolněny, místy vypadány
- dochází k četným průsakům vody přes kamenné zdivo desky a opěr
- příkop na výtoku z propustku je zanesen a nefunkční

navrhuje se kompletní přestavba mostního objektu, která zahrne:

- vybourání stávajícího kamenného deskového propustku, části kamenných opěr, a části základů
- výstavbu nového ŽB trubního propustku o profilu DN 800 mm z prefabrikovaných patkových trub
- zakončení propustku na vtoku a výtoku krajní šikmou prefabrikovanou troubou
- odláždění svahů a dna na vtoku a výtoku z propustku
- úprava drážních příkopů na vtoku propustku
- pročištění stávajícího příkopu na výtoku pro zajištění odtoku vody od propustku

d) charakteristika území dotčeného stavbou

Propustek v ekm 121,174 se nachází v mezistaničním úseku na jednokolejné trati Brno – Vlárský průsmyk, v katastrálním území Šumice u Uherského Brodu [764230], na parcele č.:

6396/5 – SŽDC, s.o., Dílžďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00

Propustek převádí trať v místě křížení se srážkovými vodami.

Stavba se nachází mimo:

- území CHKO
- záplavové území

Pro potřeby stavby bude přístup techniky k objektu realizovatelný po drážním tělese od přejezdu P7980 v evid. km 121,681, kde bude také zřízeno zařízení staveniště. Příjezdová komunikace k předmětnému přejezdu je v majetku obce Šumice a je napojena na silnici 2. třídy II/495.

Příjezd k objektu (po drážním tělese) a zařízení staveniště bude na pozemku investora p. č. 6396/5 – SŽDC, s.o., Dílžďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00

Při výstavbě propustku nedojde k dočasným ani trvalým záborům pozemků.

e) požadavky na realizaci stavby

Provádění objektu je navrženo v jedné etapě při výluce koleje. Před zahájením stavebních prací musí doložit zhotovitel investorovi k odsouhlasení technologický postup prací.

Při stavbě předpokládáme krátkodobá omezení dopravy na místní komunikaci (v majetku obce Šumice), nejedná se však o uzavírky, ale omezení spočívá v tom, že se v prostoru komunikace bude pohybovat krátkodobě stavební technika.

Stavební postup SP 0

Zbudování zařízení staveniště.

Stavební postup SP 1

Dojde k vytýčení a ochraně vedení kabelových tras.

Stavební postup SP 2

Vyloučení koleje, odstranění a snesení žel. svršku. Výkop stávajících konstrukcí pro vybourání, provedení výkopu. Odstraní se stávající konstrukce a část spodní stavby propustku. Zřízení základové spáry.

Stavební postup SP 3

Tato fáze navazuje plynule na připravený zhutněný podklad. Provedení bednění, armování, betonáž základu trubního propustku s podkladní deskou.

Stavební postup SP 4

Po odbednění se provede uložení trubních prefabrikátů, dokončení betonáže.

Stavební postup SP 5

Provede se očištění povrchu a hydroizolační nátěry, provedení zásypu propustku, kolejového lože, vložení kolejového svršku. Odláždění prostoru na vtoku a výtoku, úpravy terénu.

Předpokládaná délka opravy objektu je 14 dnů.

Příjezd k propustku je možný po drážním tělese od přejezdu P7980 v evid. km 121,681.

A.3 Přehled výchozích podkladů

- 1) Zadávací podklady SŽDC OŘ Olomouc
- 2) Podrobné geodetické zaměření území
- 3) Kontrolní prohlídka
- 4) Kolejové úpravy
- 5) Fotodokumentace
- 6) Prohlídka budoucího staveniště
- 7) Jednání s investorem

a) členění stavby na stavební objekty

Část E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Železniční svršek

E.1.1 SO 02 Oprava železničního svršku

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

E.1.1 SO 01 Oprava propustku v km 121,174

b) změny v objektové skladbě

Nejsou navrhovány změny oproti zadávací dokumentaci.

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Zdůvodnění nezbytnosti stavby

SO 01 Oprava propustku v km 121,174

Vzhledem ke stavebně technickému stavu konstrukce, která vykazuje poškození vlivem stárí a působení klimatických vlivů – propustek za hranici své životnosti (hodnocen dle předpisu SŽDC S5 stupněm 3) navrhuje se celková oprava propustku.

SO 02 Oprava železničního svršku

V návaznosti na opravu propustku v evid. 121,174 se navrhuje snesení a položení železničního svršku v místě výkopu a následné podbití koleje.

a) zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetkuSO 01 Oprava propustku v km 121,174 - stávající stav

Železniční propustek v km 121,174 na trati Brno – Vlárský průmysk převádí jednokolejnou železniční trať. Propustek převádí zleva srážkové vody vpravo trati. Nosná konstrukce propustku je tvořena kamennými deskami tl. 300 mm, které jsou uloženy na kamenné opěry tl. 900 mm. Opěry jsou plošně založené na desce šířky 2800 mm. Na vstupu je propustek ukončen kamenným čelem s pražcovou rovinou, na výstupu kamenným čelem s nadbetonováním. Objekt je široký 8,34m, výška propustku je cca 2,25m, rozpětí konstrukce 1,2m. Otvor je ze dvou třetin zanesen. Propustek byl postaven v roce 1887. Rozměry a tvar propustku byly převzaty z archivní dokumentace a ze zaměření.

Železniční svršek je tvaru S49 na betonových pražcích SB5. Kolej se nachází v přímé. Niveleta stoupá 3,00‰ ve směru staničení. Úhel křížení je 91°. Stávající rychlost na mostním objektu je 80 km/h.

Propustek je ve špatném technickém stavu, hodnocen stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5. Dochází k boulení obou opěr. Čelní zdi mají narušené zdivo. Spárování zdiva opěr se rozpadá. Kameny v opěrách jsou částečně uvolněny, místy vypadány. Dále dochází k četným průsakům vody přes kamenné zdivo desky a opěr.

Objekt je majetkem ČR, s právem hospodaření SŽDC, s.o. (operativní správu zajišťuje Oblastní ředitelství Olomouc), Leží na pozemku par. č. 6396/5 (druh pozemku: ostatní plocha; způsob využití: dráha) v k.ú. Šumice u Uherského Brodu, ve vlastnictví České republiky, s právem hospodařit s majetkem státu organizací Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1.

V prostoru mostního objektu se vyskytují ve stávajícím stavu následující inženýrské sítě a vedení (dle vyjádření jednotlivých správců):

- **2x Sdělovací vedení ČD Telematika** – 1x trasa **metalického** kabelu je vedena podél koleje vlevo trati v přesypávce propustku
 - 1x trasa **optického** kabelu je vedena vpravo trati cca 3,6m od výtokového čela, křížující příkop vedený od propustku
- **1x trasa SSZT SŽDC** – kabelová trasa je vedena podél koleje vlevo trati v přesypávce propustku

SO 02 Oprava železničního svrškuStávající stav

Mezist. úsek / staniční obvod: mezistaniční úsek Brno – Vlárský průmysk

Počet kolejí na propustku: 1

Kolej č.1

Železniční svršek na propustku: S49/75,25,N na betonových pražcích SB5, rozdělení "d", z r. 1971, kolej je bezstyková

A – Průvodní zpráva

Směrové poměry :	přímá, přechodnice a levotočivý oblouk R=1000 m
Převýšení:	převýšení v obloucích D = 51
Sklonové poměry:	stoupá 3,000‰,
Traťová rychlost:	80 km/h

b) údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

SO 01 Oprava propustku v km 121,174

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a na základě požadavků zadávací dokumentace a jednotlivých jednání s investorem je navrženo provést vybourání stávající konstrukce propustku a provedení nové konstrukce z prefabrikovaných patkových ŽB trub o profilu DN 800 mm. Propustek bude proveden jako trubní s uložením na betonový podklad. Na vtoku a výtoku bude propustek zakončen krajní patkovou troubou se šikmým čelem. Prostor na vtoku i výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože. Osa propustku bude umístěna kolmo k žel. trati. Na základě hydrotechnického výpočtu byl stanoven profil DN 800mm. Sklon byl upraven na 1,0%.

Výškově bude propustek z obou stran napojen na stávající příkopy. Dále budou upraveny svahy a napojení na vtoku a výtoku.

NÁVRHOVÉ CHARAKTERISTIKY OBJEKTU V NOVÉM STAVU

Druh nové nosné konstrukce	ŽB trouby patkové DN 800 beton C35/45-XC4, XD3, XF4, XA1; výztuž B500B ve dvou vrstvách, krytí min. 45mm, na vtoku zakončeny ŽB krajními šikmými prefabrikáty
Statická funkce nosné konstrukce	Uzavřený rám
Rozpětí nosné konstrukce	0,97m
Stavební výška nosné konstrukce	1,15m
Popis nové spodní stavby	Zhutněný podsyp ze štěrkodrti fr. 0/32mm tl. 400mm ($E_{def}=25\text{MPa}$, $I_d=0,95$, PS100%) Podkladní beton C12/15-X0, tl. 100mm ŽB deska tl. 200mm pod troubami z betonu C30/37 XC4, XF3, XA1 vyztužené kari sítí 8/100/100 při horním i dolním povrchu
počet mostních otvorů	1
Výška propustku	1,95m
nová šikmost propustku	kolmý
nový úhel křížení s přemostňovanou překážkou	90 °

nová šířka propustku	8,4m
----------------------	------

Kabelové trasy - Nový stav:**Sdělovací vedení ČD Telematika:**

- **Metallický kabel** – metallický kabel bude uložen pod drážní stezku do kabelového žlabu. Před výkopovými pracemi bude trasa vytýčena a ručně odkopána, vyvěšení kabelu bude provedeno na provizorní ocelovou konstrukci přes výkop, tvořenou profilem U. Následně budou provedeny výkopové práce, zhotovení propustku a zásypy. Při zpětném zásypu propustku bude kabelová trasa uložena do plastového popř. betonového žlabu (o vnitřních rozměrech 100x100mm) ve vzdálenosti min. 2,35m od osy koleje, v poloze pod drážní stezkou.
- **Optický kabel** – vzhledem k tomu, že v novém stavu dochází v místě kabelové trasy k nadvýšení stávajícího terénu, nebude kabelová trasa v rámci stavebních a výkopových prací dotčena, proto se neuvažuje s její manipulací a ochraně. Před započatím výkopových prací však musí být tato kabelová trasa přesně vytýčena. Krytí kabelové trasy nebude snižováno, přisypáním terénu dojde ke zvýšení krytí této trasy.

Trasa SSZT SŽDC:

- kabel bude uložen pod drážní stezku do kabelového žlabu. Před výkopovými pracemi bude trasa vytýčena a ručně odkopána, vyvěšení kabelu bude provedeno na provizorní ocelovou konstrukci přes výkop, tvořenou profilem U. Následně budou provedeny výkopové práce, zhotovení propustku a zásypy. Při zpětném zásypu propustku bude kabelová trasa uložena do plastového popř. betonového žlabu (o vnitřních rozměrech 100x100mm) ve vzdálenosti min. 2,35m od osy koleje, v poloze pod drážní stezkou.

SO 02 Oprava železničního svršku

V místě výkopu pro opravu stávajícího propustku bude stávající kolejový rošt vyjmut vyříznutím z BK od staničení km 121,157 440 do km 121,170 440 v ose (celkem rozebrán v délce 13 m v ose, schéma snesení kolejového roštu je zobrazeno v příloze 02 situace). Dále bude odtěženo kolejové lože v místě opravy stávajícího propustku, a to min. 1 m od hran výkopu. Po dokončení opravy stávajícího propustku bude provedena montáž koleje v ose a vytěžené kolejové lože bude nahrazeno novým kolejovým ložem. Jelikož rekonstrukce bezстыkové koleje bude realizována ze stávajících kolejnic, které byly vyjmuty, je nutno při jejich znovuzřízení použít kolejnicové vložky a provést svaření při dovolené upínací teplotě dle předpisu SŽDC S 3/2. Upevnění kolejnic bude stejné jako stávají. Při rekonstrukci kolejového svršku bude tedy provedená kompletní výměna veškerých pryžových, polyethylenových podložek a upevňovadel kolejnic (vrtulí, kroužků, vložek M, šroubů). Stávající pražce budou před zpětným vložením do koleje regenerovány (výměna vyhnílych dřevěných hmoždinek za plastové).

V místě rekonstrukce železničního svršku bude na plán navezeno nové šterkové lože, které bude po vrstvách hutněné, na něm budou osazeny kolejnice s pražci. Dále bude provedeno zašterkování koleje a provizorní spojování kolejnic. Takto připravená kolej bude 1x podbitá ASP. Po podbití bude provedeno svaření kolejnic do BK. Po svaření kolejnic se provede definitivní úprava GPK pomocí ASP. Celkem bude tedy provedeno 2x podbití koleje. Úprava GPK se provede před a za vyjmutím

kolejového pole, vč. koleje na místě opravy stávajícího propustku v úseku trati v km 121,020 116–121,542 702 o celkové délce cca 522,586 m. V rozsahu úpravy GPK se provede doplnění a reprofilace kolejového lože a drážních stezek novým materiálem. V dotčeném úseku trati bude před uvedením do provozu provedeno kontinuální měření GPK. Realizací opravných prací nesmí být narušena stabilita zemního tělesa dráhy a nesmí být narušeno stávající odvodňovací zařízení dráhy.

a) zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného předchozího stupně dok.

Předchozí stupeň dokumentace nebyl realizován.

A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání vzhledem ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Stavba bude po dokončení prověřena zkušebním provozem v délce 3 měsíců.

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Stavba bude prověřena zkušebním provozem v rozsahu opravovaného úseku.

A.7 Přehled vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Uživatel a majitelem hmotných investičních prostředků bude:

Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Správce mostního objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
Vlastník mostního objektu :	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Správce železničního svršku:	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, bezbariérové užívání

Stavba je navržena v souladu s obecnými požadavky na výstavbu, bezbariérový přístup k propustku není předmětem stavby – neřeší se.

A.9 Členění projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část – *neobsazeno*
- E. Stavební část
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady stavby
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

A.10 Seznam stavebních objektů a provozních souborů s přímou vazbou na parametry interoperability

Stavba neobsahuje objekty s přímou návazností na interoperabilitu.

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavba bude realizována samostatně bez vazby na souběžné, nebo navazující stavby.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Realizace objektu se předpokládá ve II.-III.Q. roku 2020.

V Ostravě 12/2019

Zpracoval: Ing. Ondřej Brozda
Dopravní projektování, spol. s r.o.
28. října 3388/111
702 00 Moravská Ostrava
Tel. 595 155 038
e-mail: brozda@dopravniprojektovani.cz