

STAVBA:

Oprava propustků v km 5,755, km 6,866 a km 7,231
na trati Horní Cerekev - Tábor

OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26
611 43 Brno

 DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D18029	Datum: 06/2019
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK	ING. MARTIN PLŠEK	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	A4
STAVBA: Oprava propustků v km 5,755, km 6,866 a km 7,231 na trati Horní Cerekev - Tábor			Část: A	Paré:
PŘÍLOHA: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Příloha:	

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
1.1.4.1	Propustek v km 5,755	3
1.1.4.2	Propustek v km 6,866	3
1.1.4.3	Propustek v km 7,231	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	Lhůta a postup výstavby	4
2	Základní údaje o stavbě	5
2.1	Údaje o umístění stavby	5
2.2	Stručný popis stavby	5
2.2.1.1	Propustek v km 5,755	5
2.2.1.2	Propustek v km 6,866	6
2.2.1.3	Propustek v km 7,231	6
2.3	Projektované kapacity stavby	7
2.4	Charakteristika území	7
2.5	Požadavky na realizaci	8
3	Přehled výchozích podkladů	8
3.1	Členění stavby	8
3.2	Zadávací dokumentace	8
3.3	Provedené průzkumy	8
3.4	Doklady a vyjádření	9
3.5	Normy, předpisy	9
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	9
5	Předčasné užívání, zkušební provoz	10
6	Technicko-bezpečnostní zkoušky	10
7	Obecné požadavky na výstavbu	10
8	Členění projektové dokumentace	10
9	Související stavby	11

10 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby..... 12**1 Identifikační údaje stavby****1.1 Stavba, stavebník, projektant****1.1.1 Stavba**

<i>Stavba</i>	Oprava propustků v km 5,755, km 6,866 a 7,231 na trati Horní Cerekev – Tábor
<i>Katastrální území</i>	Rohovka (okres Pelhřimov); 627011 Nová Buková (okres Pelhřimov); 704954
<i>Obec</i>	Dobrá voda; 561932 Nová Buková; 561177
<i>Kraj</i>	Kraj Vysočina (CZ063)

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, 110 00 Praha 1 – Nové Město
<i>Zastoupená</i>	Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno

1.1.3 Zhotovitel dokumentace

<i>Název</i>	DIPONT s.r.o.
<i>IČ</i>	28693094
<i>Adresa</i>	Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem
<i>Zástupce projektanta</i>	Ing. Marta Nováková – jednatelka společnosti T: 737 887 812
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Martin Plšek autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0402483
<i>Odpovědný projektant stavby</i>	Ing. Martin Plšek Projektant mosty a inž. konstrukce T: 777 085 087, E: plsek@dipont.cz

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Na trati Horní Cerekev – Tábor se nacházejí v km 5,755 ; 6,866 a 7,231 v širé trati propustky, které převádějí železniční trať přes občasné vodoteče.

1.1.4.1 Propustek v km 5,755

Stávající propustek je kamenný nosná konstrukce kamenná desková. Světlost propustku 0,60 m. Propustek je je zhodnocen podle předpisu SŽDC S5 stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových trub DN 800, zakončení propustku na vtoku i výtoku je navrženo šikmými troubami. Profil nového propustku je navržen na bezpečné převedení návrhového kontrolního průtoku dle údajů ČHMU. Prostorové uspořádání na propustku bude po opravě vyhovovat všem požadavkům.

1.1.4.2 Propustek v km 6,866

Stávající propustek je kamenný nosná konstrukce kamenná desková. Světlost propustku 0,88 m. Propustek je je zhodnocen podle předpisu SŽDC S5 stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1000, zakončení propustku na vtoku i výtoku je navrženo šikmými troubami. Profil nového propustku je navržen na bezpečné převedení návrhového kontrolního průtoku dle údajů ČHMU. Prostorové uspořádání na propustku bude po opravě vyhovovat všem požadavkům.

1.1.4.3 Propustek v km 7,231

Stávající propustek je kamenný nosná konstrukce kamenná desková. Světlost propustku 1,00 m. Propustek je je zhodnocen podle předpisu SŽDC S5 stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1200, zakončení propustku na vtoku i výtoku je navrženo šikmými troubami. Profil nového propustku je navržen na bezpečné převedení návrhového kontrolního průtoku dle údajů ČHMU. Prostorové uspořádání na propustku bude po opravě vyhovovat všem požadavkům.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající železniční trati Horní Cerekev - Tábor, TÚ 1851 Horní Cerekev (mimo) – Tábor (mimo), DU 02 Horní Cerekev – Dobrá Voda u Pelhřimova.

Propustek v km 5,755 se nachází na pozemku p. č. 825/1 v k. ú. Rohovka a je ve vlastnictví stavebníka. Sousedními pozemky stavby jsou:

- Vlevo tratě: *pozemek p.č. 823/1 v k.ú. Rohovka, ve vlastnictví obce Dobrá Voda,*
- Vpravo tratě: *pozemek p. č. 542 v k. ú. Rohovka, v soukromém vlastnictví, PUPFL*

Propustek v km 6,866 se nachází na pozemku p. č. 476/11 v k. ú. Nová Buková a je ve vlastnictví stavebníka. Sousedními pozemky stavby jsou:

- Vlevo tratě: *pozemek p.č. 475 v k.ú. Nová Buková, ve vlastnictví obce Nová Buková*
- Vpravo tratě: *pozemek p.č. 71/2 v k.ú. Nová Buková, ve vlastnictví obce Nová Buková*

Propustek v km 7,231 se nachází na pozemku p. č. 476/11 v k. ú. Nová Buková a je ve vlastnictví stavebníka. Sousedními pozemky stavby jsou:

- Vlevo tratě: *pozemek p.č. 71/1 v k.ú. Nová Buková, ve vlastnictví obce Nová Buková*
- Vpravo tratě: *pozemek p.č. 71/2 v k.ú. Nová Buková, ve vlastnictví obce Nová Buková*

Realizací opravy propustků nevzniknou žádné trvalé zábory na pozemcích jiných vlastníků.

1.3 Průzkumy, napojení na infrastrukturu

V rámci zpracovávání projektové dokumentace nebyl vzhledem k charakteru stavby proveden inženýrsko-geologický průzkum.

Hydrologické údaje byly převzaty z vyjádření ČHMÚ.

Dotazem u jednotlivých správců inženýrských sítí byl zjištěn výskyt sítí v místě stavby.

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě budou objekty 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.

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

1.5 Lhůta a postup výstavby

Pro realizaci stavby bude nutná nepřetržitá výluka provozu.

Před výlukou budou provedeny přípravné práce.

V místě stavby se nachází inženýrské sítě ve vlastnictví a správě SŽDC (OŘ BRNO – SSZT Jihlava), a trasa optického kabelu ve vlastnictví TUDC a správě ČD Telematika a kabelu k PZZ ve správě a vlastnictví SŽDC, OŘ Brno – SSZT Jihlava.

Před výlukou se provedou rovněž potřebné dílčí úpravy terénu a zřídí se zařízení staveniště.

V průběhu výluky se pak u všech tří objektů provede demontáž železničního svršku, zemní práce, betonáž základů pro sestavu trub, osazení prefabrikovaných dílců, zpětné zasypy a montáž a propojení železničního svršku, včetně obnovení GPK.

Po skončení výluky se dokončí dlažby, pročistí se přilehlé části příkopů a okolní terén se upraví do plynulého přechodu na novou konfiguraci u vtoků a výtoků.

Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 3 týdnů. Samotná výluka na železniční trati bude v délce 10 dnů nepřetržitě. Přesný termín stavby určí stavebník dle výlukového plánu.

Po skončení výluky se dokončí dlažby, pročistí se přilehlé části příkopů a okolní terén se upraví do plynulého přechodu na novou konfiguraci u vtoku i výtoku.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Regionální
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 1851 Horní Cerekev (mimo) – Tábor (mimo)
<i>Definiční úsek</i>	DU 02 Horní Cerekev – Dobrá Voda u Pelhřimova
<i>Katastrální území</i>	Rohovka (okres Pelhřimov); 627011 Nová Buková (okres Pelhřimov); 704954
<i>Obec</i>	Dobrá voda; 561932 Nová Buková; 561177
<i>Situování stavby v terénu</i>	Stavba se nachází v širé trati v extravilánu obce Dobrá voda a Nová Buková

2.2 Stručný popis stavby

2.2.1.1 Propustek v km 5,755

Jedná se o kamenný propustek s nosnou konstrukcí z kamenných desek o světlosti 0,6 m. Propustek je na obou stranách tratě ukončený čelními zdmi. Propustek byl vybudovaný společně se stavbou tratě v roce 1888. Propustek je kolmý celkové šířky 6,68 m světlé výšky v otvoru 0,80m. Stavební stav propustku dle klasifikace podle předpisu SŽDC S5 je stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového kolmého trubního propustku s nosnou konstrukcí z prefabrikovaných železobetonových trub DN 800, složenou z jedné vtokové, sedmi mezilehlých trub pero-drážka a koncové výtokové trouby se šikmým ukončením. Beton nosné konstrukce bude vyhovovat pro SVP-XD3, XF4. Zakončení propustku na výtoku i výtoku bude sledovat přibližně sklon svahu zemního tělesa.

Základová deska bude tloušťky 200 mm a celá, včetně zesílených základů s opásáním koncových dílů, se provede z betonu C25/30-XA1, XC4, XF3. Vyztužena bude betonářskou výztuží a KARI sítěmi z oceli B500B. Na obou koncích základu se provedou stabilizační betonové prahy. Na vtoku bude práh šířky 400 mm, na výtoku pak 750 mm. Hloubka prahů bude 800 mm. V betonové prahu na výtoku bude zabetonována chránička s vedením PZZ a SSZT. Základová deska se vybetonuje na podkladní beton tl. 100 mm. Oba koncové díly budou v úrovni povrchu zemního tělesa olemovány odlážděním kamenem tl. 150 mm do betonového lože tl. 150 mm z betonu C20/25n-XF3 v šířce 1,0 m.

Na vtoku i výtoku se provede odláždění prostoru za koncovou šikmou troubou až ke hranici pozemku s navázáním na stávající koryto vodoteče a přilehlých příkopů.

Zemní těleso bude upraveno do předpisových rozměrů a tvarů, s plynulým přechodem do navazujících úseků, snesená část koleje bude vrácena do původních hodnot geometrické polohy.

2.2.1.2 Propustek v km 6,866

Jedná se o kamenný propustek s nosnou konstrukcí z kamenných desek o světlosti 0,88 m. Propustek je na obou stranách tratě ukončený čelními zdmi. Propustek byl vybudovaný společně se stavbou tratě v roce 1888. Propustek je kolmý celkové šířky 6,75 m světlé výšky v otvoru 0,65 – 0,73 m. Stavební stav propustku dle klasifikace podle předpisu SŽDC S5 je stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového kolmého trubního propustku s nosnou konstrukcí z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1000, složenou z jedné vtokové, sedmi mezilehlých trub pero-drážka a koncové výtokové trouby se šikmým ukončením. Beton nosné konstrukce bude vyhovovat pro SVP-XD3, XF4. Zakončení propustku na výtoku i výtoku bude sledovat přibližně sklon svahu zemního tělesa.

Základová deska bude tloušťky 200 mm a celá, včetně zesílených základů s opásáním koncových dílů, se provede z betonu C25/30-XA1, XC4, XF3. Vyztužena bude betonářskou výztuží a KARI sítěmi z oceli B500B. Na obou koncích základu se provedou stabilizační betonové prahy šířky 0,40 m a hloubky 0,80 m. Základová deska se vybetonuje na podkladní beton tl. 100 mm. Pod podkladním betonem bude provedeno obetonování chráničky s vedením PZZ a SSZT a rezervní chráničky. Oba koncové díly budou v úrovni povrchu zemního tělesa olemovány odlážděním kamenem tl. 150 mm do betonového lože tl. 150 mm z betonu C20/25n-XF3 v šířce 1,0 m.

Na vtoku i výtoku se provede odláždění prostoru za koncovou šikmou troubou s navázáním na stávající koryto vodoteče a přilehlých příkopů.

Zemní těleso bude upraveno do předpisových rozměrů a tvarů, s plynulým přechodem do navazujících úseků, snesená část koleje bude vrácena do původních hodnot geometrické polohy.

2.2.1.3 Propustek v km 7,231

Jedná se o kamenný propustek s nosnou konstrukcí z kamenných desek o světlosti 1,00 m. Propustek je na obou stranách tratě ukončený čelními zdmi. Propustek byl vybudovaný společně se stavbou tratě v roce 1888. Propustek je kolmý celkové šířky 7,055 m světlé výšky v otvoru 1,00 m. Stavební stav propustku dle klasifikace podle předpisu SŽDC S5 je stupněm 3.

V rámci opravy je navrženo vybudování nového kolmého trubního propustku s nosnou konstrukcí z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1200, složenou z jedné vtokové, sedmi mezilehlých trub pero-drážka a koncové výtokové trouby se šikmým ukončením. Beton nosné konstrukce bude vyhovovat pro SVP-XD3, XF4. Zakončení propustku na výtoku i výtoku bude sledovat přibližně sklon svahu zemního tělesa.

Základová deska bude tloušťky 200 mm a celá, včetně zesílených základů s opásáním koncových dílů, se provede z betonu C25/30-XA1, XC4, XF3. Vyztužena bude betonářskou výztuží a KARI sítěmi z oceli B500B. Na obou koncích základu se provedou stabilizační betonové prahy šířky 0,40 m a hloubky 0,80 m. Základová deska se vybetonuje na podkladní beton tl. 100 mm. Pod podkladním betonem bude provedeno obetonování chráničky s vedením PZZ a SSZT a rezervní chráničky. Oba koncové díly budou v úrovni povrchu zemního tělesa olemovány odlážděním kamenem tl. 150 mm do betonového lože tl. 150 mm z betonu C20/25n-XF3 v šířce 1,0 m.

Na vtoku i výtoku se provede odláždění prostoru za koncovou šikmou troubou s navázáním na stávající koryto vodoteče a přilehlých příkopů.

Zemní těleso bude upraveno do předpisových rozměrů a tvarů, s plynulým přechodem do navazujících úseků, snesená část koleje bude vrácena do původních hodnot geometrické polohy.

2.3 Projektované kapacity stavby

Opravou stávajících propustků nedochází ke změnám v uspořádání železničního svršku. **Nové konstrukce neomezují trať z hlediska přechodnosti a rychlosti.**

Základní údaje nových objektů:

<i>Profil propustků</i>	kruhový
<i>Světlost otvoru</i>	
<i>SO 201 – propustek km 5,755</i>	0,80 m
<i>SO 202 – propustek km 6,866</i>	1,00 m
<i>SO 203 – propustek km 7,231</i>	1,20 m
<i>Výška přesypávky</i>	
<i>SO 201 – propustek km 54,236</i>	proměnná, v ose cca 1,08 m
<i>SO 202 – propustek km 58,210</i>	proměnná, v ose cca 0,90 m
<i>SO 203 – propustek km 7,231</i>	Proměnná, v ose cca 0,85 m
<i>Prostorové uspořádání koleje</i>	
<i>Všechny objekty</i>	není omezení pro VMP
<i>Směrové poměry – SO 201</i>	římá
<i>Směrové poměry – SO 202</i>	Levostranný oblouk R=799 m
<i>Směrové poměry – SO 203</i>	Pravostranný oblouk R=650 m
<i>Sklonové poměry – SO 201</i>	stoupá 20,70 ‰
<i>Sklonové poměry – SO 202</i>	klesá 21,30 ‰
<i>Sklonové poměry – SO 203</i>	Klesá 21,32 ‰
<i>Převýšení – SO 201</i>	0 mm
<i>Převýšení – SO 202</i>	42 mm
<i>Převýšení – SO 203</i>	52 mm
<i>Návrhové zatížení – všechny objekty</i>	LM-71; součinitel α dle ČSN EN 1991-2
<i>Zatížitelnost Z_{UIC} – všechny objekty</i>	min. 1,4
<i>Přechodnost</i>	všechny traťové třídy bez omezení rychlosti (resp. D4/120; D3/160)

2.4 Charakteristika území

Propustky se nachází v širé trati v extravilánu obcí Dobrá Voda a Nová Buková na trati Retz Kolín v km 5,755 – 7,231. přibližně 700 m ve směru staničení je zastávka Nová Buková a cca 3,05 km proti směru staničení zastávka Hříběcí, přibližně 1 km vzdušnou čarou od objektu leží mimo prostor dráhy obec Rohovka. Místo stavby se nachází v mírně svažitém, částečně zalesněném terénu, ze kterého vystupuje železniční těleso.

K objektu je přístup možný po koleji od přejezdu P6334 v km 5,533 nebo od přejezdu P6335 v km 6,407. Od přejezdu P6335 u zastávky Nová Buková je možný i příjezd po lesní cestě, která je však sjízdná pouze pro lehčí techniku

V místě stavby všech objektů je veden ochranný kabel ve vlastnictví a správě SŽDC (OŘ BRNO – SSZT Jihlava), a dále společná trasa optického kabelu ve vlastnictví TUDC a správě ČD Telematika a kabelu k PZZ ve správě a vlastnictví SŽDC, OŘ Brno – SSZT Jihlava. Ochranný kabel je mimo vlastní prostor stavby a nebude stavbou přímo dotčen.

Před zahájením stavby musí být všechny sítě vytyčeny a všichni pracovníci provádějící zemní nebo stavební práce musí být prokazatelně seznámeni s existencí a polohou vedení. Kabely v místě stavby budou opatřeny ochranou, jejíž detailní popis je uveden v příslušných SO.

2.5 Požadavky na realizaci

Vzhledem k charakteru stavby nejsou pro realizaci stavby požadovány speciální podmínky, které by byly nad rámec požadavků, obvyklých pro obdobný typ staveb. Nutná bude nepřetržitá výluka provozu. Předpokládá se výluka v délce trvání 10 dnů.

3 Přehled výchozích podkladů

Projekt stavby je zpracován jednak dle zadávacích podmínek objednatele a dalších podkladů:

1. Geodetické zaměření (02/2019)
2. Pasport tratě v dotčených úsecích
3. Místní šetření a vizuální prohlídka míst staveb a fotodokumentace zhotovitele projektu stavby
4. Vyjádření správců inženýrských sítí
5. Pracovní porady se zástupci objednatele

3.1 Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 201 Propustek v km 5,755
- SO 202 Propustek v km 6,866
- SO 203 Propustek v km 7,231

3.2 Zadávací dokumentace

Projekt je zpracován dle požadavků zadávací dokumentace. Případné změny oproti zadávací dokumentaci byly projednány a odsouhlaseny objednatelem dokumentace.

3.3 Provedené průzkumy

Viz kap. 1.3.

3.4 Doklady a vyjádření

Výčet podkladů a průzkumů použitých při vypracování projektové dokumentace:

- zadávací podmínky pro vypracování projektové dokumentace stavby
- geodetické zaměření 02/2019, Ing. Jiří Mlejnecký
- digitální snímek katastrální mapy 02/2019, Ing. Jiří Mlejnecký
- vyjádření správců sítí a dotčených orgánů
- pracovní porady se zástupci objednatele

3.5 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.

- [1] Směrnice generálního ředitele č. 11/2006, SŽDC, s. o.
- [2] ČSN EN 206 Beton, 07/2014, včetně příslušných změn a oprav
- [3] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí, 03/2004, včetně příslušných změn a oprav
- [4] ČSN EN 1916 Trouby a tvarovky z prostého betonu, drátkobetonu a železobetonu, 08/2004, včetně příslušných změn a oprav
- [5] ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou, 07/2005, včetně příslušných změn a oprav
- [6] ČSN EN 1992-2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty – Navrhování a konstrukční zásady, 05/2007, včetně příslušných změn a oprav
- [7] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí, 06/2010, včetně příslušných změn a oprav
- [8] ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění, 07/2011
- [9] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů, 10/2008, včetně příslušných změn a oprav
- [10] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah, 03/1998
- [11] SŽDC S3 Železniční svršek, v platném znění
- [12] SŽDC S4 Železniční spodek, v platném znění
- [13] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Projekt je prvním stupněm projektové dokumentace této stavby, přípravná dokumentace nebyla zpracovávána.

Stávající propustky byly vystavěny v roce 1888 a od té doby neproběhla na objektech žádné významné stavební počiny nad rámec běžné údržby.

Stavebně-technický stav objektů odpovídá jejich stáří a je hodnocen dle předpisu SŽDC S5 stupněm 3. Pro zajištění jejich provozuschopnosti je nutné přistoupit k jejich zásadní opravě.

Vzhledem k navrženému způsobu opravy propustků dojde k zásahům do železničního svršku, který bude po dokončení oprav uveden do původního stavu dle zajištěných parametrů.

5 Předčasné užívání, zkušební provoz

Není uvažováno s postupným předáváním některých částí stavby do užívání nebo s uváděním částí stavby do zkušebního provozu.

6 Technicko-bezpečnostní zkoušky

Před uvedením objektu do provozu bude provedena technicko-bezpečnostní zkouška – hlavní prohlídka.

7 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

8 Členění projektové dokumentace

Dokumentace je členěna dle pokynů uvedených ve směrnici GŘ SŽDC č. 11/2006, „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění.

SEZNAM PŘÍLOH:

A		PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B		SOUHRNNÁ ČÁST
B.1		Souhrnná technická zpráva
C		SITUACE STAVBY
C.1		Přehledná situace oblasti stavby
C.2		Koordinační situace stavby SO 201
D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST (neobsazeno)
E		STAVEBNÍ ČÁST
E.1	SO 201	Propustek v km 5,755
E.2	SO 202	Propustek v km 6,866
E.3	SO 203	Propustek v km 7,231
F		ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY
F.1		Průvodní zpráva k ZOV
F.2		Havarijní plán
F.3		Povodňový plán
G		NÁKLADY STAVBY
G.1		Výkaz výměr
G.2		Rozpočet (digitálně na CD)
H		DOKLADY
I		GEODETIKÁ DOKUMENTACE
I.1		Technická zpráva
I.2		Seznam souřadnic

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byly provedeny úpravy skladby dokumentace proti zmíněné směrnici. V části „B Souhrnná část“ je pouze souhrnná technická zpráva, ostatní části „B“ byly zahrnuty do souhrnné technické zprávy.

9 Související stavby

V době vypracování této dokumentace související stavby nejsou předpokládány.

10 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Stavba bude provedena dle finančních a výlukových možností investora. Doba výstavby je uvažována na 4 týdny. Výluka na trati je plánovaná na 10 dní.

V Ústí nad Labem, 06/2019

vypracoval: Ing. Martin Plšek.
DIPONT s.r.o.