

# **Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov**

**Projekt stavby (DSP)**

**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

**Vypracovala: Mgr. Jana Boudová**

**V Praze, duben 2014**

OBSAH

1. Identifikační údaje stavby .....	3
1.2. Údaje o zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích .....	4
1.3. Informace o splnění požadavků dotčených orgánů a o dodržení obecných požadavků na výstavbu .....	4
1.4. Předpokládaná doba výstavby .....	4
2. Základní údaje o stavbě .....	5
2.1. Umístění stavby .....	5
2.2. Popis stavby z hlediska účelu a funkce .....	6
2.3 Projektované kapacity a parametry stavby .....	6
2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou .....	7
2.5 Požadavky na realizaci stavby .....	8
3. Přehled výchozích podkladů .....	8
3.1 Výchozí podklady .....	8
3.2 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....	9
3.3 Změny v objektové skladbě oproti předcházejícímu stupni projektové dokumentace ..	11
4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....	11
4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku .....	11
4.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby ....	12
4.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace .....	12
5. Předčasné užívání staveb .....	12
5.1. Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby .....	12
5.2. Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání .....	12
6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technickobezpečnostní zkoušce .....	13
7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků .....	13
8. Členění projektové dokumentace .....	14
9. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....	14

## 1. Identifikační údaje stavby

### 1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)
Charakter stavby:	Liniová stavba, úprava železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať 020 - TÚ Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou, DÚ - Kanín (mimo) – Převýšov (mimo)
Začátek stavby:	km 2, 631, za poslední výhybkou Kanínské spojky ve směru staničení
Konec stavby:	km 17,978, před první výhybkou ŽST Převýšov ve směru staničení
Termíny výstavby:	září 2014 – září 2015
Stavební úřad:	Speciální stavební úřad, Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha (pověřen vydáním SP) Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Krajský úřad:	Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Městský úřad:	Poděbrady, Chlumec nad Cidlinou, Městec Králové
Obecní úřady:	Opolany, Sány, Dobšice, Choťovice, Kněžičky, Žiželice, Převýšov, Lovčice, Žehuň
Region:	Královéhradecký
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město
IČ:	70994234
DIČ:	CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Okres	Kraj
Kanín	711197	Opolany	Nymburk	Středočeský
Opolany	711993	Opolany	Nymburk	
Sány	746126	Sány	Nymburk	
Dobšice u Žehuň	628042	Dobšice	Nymburk	
Žehuň	795739	Žehuň	Kolín	
Choťovice	795721	Choťovice	Kolín	
Kněžičky	603121	Kněžičky	Nymburk	
Končice	797448	Žiželice	Kolín	Královéhradecký
Lovčice u Nového Bydžova	687634	Lovčice	Hradec Králové	
Převýšov	735299	Převýšov	Hradec Králové	

Zhotovitel dokumentace: TÝM DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ s.r.o.  
Moskevská 532/60  
101 00 Praha 10  
IČ: 24831832  
ČESKÁ REPUBLIKA

**1.2. Údaje o zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích**

Stavba bude realizována pouze na pozemcích SŽDC s.o., respektive ČD a.s. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

V rámci stavby nedochází k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

**1.3. Informace o splnění požadavků dotčených orgánů a o dodržení obecných požadavků na výstavbu**

Projekt stavby splňuje podmínky a požadavky dotčených orgánů a splňuje obecné požadavky na výstavbu.

**1.4. Předpokládaná doba výstavby**

Stavba byla rozdělena do těchto hlavních etap:

Druh činnosti	počet dnů	od	do
1. Přípravné práce	30	1.9.2014	30.9.2014
2. Stavební postup č. 1	14	1.10.2014	14.10.2014
3. Stavební postup č. 2	21	15.10.2014	4.11.2014
4. Stavební postup č. 3	10	4.11.2014	13.11.2014
Zimní přestávka	107	14.11.2014	28.2.2015
5. Stavební postup č. 4	214	1.3.2015	30.9.2015

Organizace výstavby včetně popisu je podrobně řešena v části F. Organizace výstavby.

## 2. Základní údaje o stavbě

### 2.1. Umístění stavby

Traťový úsek č. 1301 (dle GVD 505a) Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou, v jízdním řádu pro cestující označená číslem 020, je jednokolejná elektrizovaná trať, část **celostátní dráhy**. Trať vede z Velkého Oseka přes Chlumec nad Cidlinou, Hradec Králové, Týniště nad Orlicí a Borohrádek do Chocně. Trať byla postupně zprovozněována v průběhu let 1870 až 1875. V roce 1940 byla dokončena Kanínská spojka ve Velkém Oseku a v roce 1965 byla provedena elektrizace tratě.

Předmětem stavby je odstranění propadu traťové rychlosti v úseku *Kanín (mimo) – Převýšov (mimo)*, který leží v traťovém úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou. Celková délka sanovaného úseku je 15,347 km.

Na trati Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou je provozována osobní i nákladní doprava, a to jak při dojíždění místních obyvatel do zaměstnání, škol, za kulturou, tak i pro turisty a sportovce (cyklisté).

Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících na trati je v současné době dána existencí úrovnových nástupišť (ve stanicích a v zastávkách).

Začátek stavby je v km 2,631 za poslední výhybkou Kanínské spojky ve směru staničení a konec v km 17,978 před první výhybkou ŽST Převýšov ve směru staničení.

Kolejové úpravy budou realizovány od km 2,631 až do km 17,978 včetně ŽST Choťovice, ŽST Dobšice nad Cidlinou a zastávky Sáňy.

Kolejové úpravy si vyžádají úpravu nástupišť v Dobšicích nad Cidlinou a Choťovicích, ale i na železniční zastávce Sáňy.

Železniční přejezdy, do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku a spodku budou podrobeny stavebním úpravám. Dále budou do zabezpečení přejezdů implementovány nové či repasované dílčí technologické prvky zabezpečení.

V TÚ Kanín - Převýšov proběhnou dílčí přeložky kabelových tras.

Pro zajištění železničního provozu je v dopravních kolejích v ŽST Dobšice nad Cidlinou a Choťovice instalován elektrický ohřev výhybek. Úprava nástupišť v dotčených v železničních stanicích a zastávkách si vyžádá návaznou úpravu osvětlení.

Železniční trať Velký Osek - Choceň se nachází v rovinatém terénu v příznivých sklonových a směrových podmínkách. Železniční trať v části své stopy prochází NPR Žehuňský rybník – Ptačí oblast Žehuňský rybník, lokalitou Víno, dále NPR Kněžičky a PR Žehuňská obora. Na trati se nachází několik železničních přejezdů a přechodů pro pěší. Železniční stanice a zastávky jsou dobře napojeny na stávající silniční infrastrukturu.

## 2.2. Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících na trati je v současné době dána existencí úrovnových nástupišť (ve stanicích a na zastávce Sáňy).

V rámci stavby s názvem „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“ dojde v ŽST Dobšice nad Cidlinou, Choťovice k opravě stávajících nástupišť s výškou 300 mm nad TK a úrovnovým přístupem. V jednotlivých stanicích dojde i ke stavebním úpravám vlastního kolejiště.

Délky nástupišť jsou určeny dle výhledových souprav:

- V ŽST Dobšice nad Cidlinou – 100 m
- V ŽST Choťovice – 100 m

## 2.3 Projektované kapacity a parametry stavby

<b>Rozsah stavby</b>	Začátek stavby km 2,631 (začátek souvislých kolejových úprav) Konec stavby km 17,978 (konec souvislých kolejových úprav)
<b>Dosažená traťová rychlost</b> pro klasické soupravy:	100 km.h <sup>-1</sup>
Prostorová průchodnost	Z - GC
Přechodnost pro zatížení traťové třídy	D4
<b>Počet výhybek celkem/ počet výhybek vybavených elektromotorem</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ŽST Dobšice nad Cidlinou</li> <li>• ŽST Choťovice</li> </ul>	<p>5/5</p> <p>5/5</p>

<b>Trakční vedení</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stavební úprava trakčního vedení</li> </ul> <b>Silnoproudá technologie a rozvody</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nové transformační stanice</li> </ul> <b>Elektrický ohřev výměn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ŽST Dobšice nad Cidlinou</li> <li>• ŽST Choťovice</li> </ul>	<p>0</p> <p>10 výhybek</p> <p>5</p> <p>5</p>
--	--

<b>Nástupiště</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ŽST Dobšice nad Cidlinou</li> <li>ŽST Choťovice</li> <li>Zastávka Sány</li> </ul>	100 m (vnější) 100 m (vnější) 100 m (vnější)
<b>Železniční svršek</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zřízení koleje UIC 60 (nová)</li> <li>Zřízení výhybek UIC 60 (užitá)</li> <li>Zřízení výhybek UIC 60 (nová)</li> <li>Úprava úrovnových přejezdů</li> <li>Úprava přejezdu na přechod</li> <li>Zrušení přejezdů</li> </ul>	15,347 m 4 ks 6 ks 6 ks 2 ks 0 ks
<b>Úprava osvětlení</b> Osvětlovací stožáry velké Osvětlovací stožáry malé	0 0
<b>Umělé stavby</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stavební úprava mostů</li> <li>Stavební úprava propustků</li> </ul>	2 18

## 2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází poblíž obcí Opolany, Sány, Dobšice, Žehuň, Choťovice, Žiželice a Převýšov. Železniční trať úrovnově kříží silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

### Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Okres	Kraj
Kanín	711197	Opolany	Nymburk	Středočeský
Opolany	711993	Opolany	Nymburk	
Sány	746126	Sány	Nymburk	
Dobšice u Žehuně	628042	Dobšice	Nymburk	
Žehuň	795739	Žehuň	Kolín	
Choťovice	795721	Choťovice	Kolín	
Kněžičky	603121	Kněžičky	Nymburk	
Končice	797448	Žiželice	Kolín	
Lovčice u Nového Bydžova	687634	Lovčice	Hradec Králové	Královéhradecký
Převýšov	735299	Převýšov	Hradec Králové	

Část záměru se nachází NPR Žehuňský rybník – Ptačí oblast Žehuňský rybník, lokalitě Víno, dále NPR Kněžičky a PR Žehuňská obora. Tyto přírodní rezervace spadají pod Správu CKHO Kokořínsko.

V blízkosti navrženého záměru se vyskytují prvky soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality, ptačí oblasti). Jedná se o Ptačí oblast Žehuňský rybník a EVL Víno.

Záměrem nebudou dotčeny žádné památné stromy.

## **2.5 Požadavky na realizaci stavby**

### Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizaci stavby

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby. Z přípustné hlukové zátěže rovněž vyplývají určitá omezení i pro práci v nočních hodinách (21,00 – 7,00), kdy rovněž platí nižší přípustné hladiny hluku pro zatížení obyvatelstva.

### Nároky na přepravní trasy

Ve stavbě jsou stanoveny dopravní trasy a je navržen odvoz zeminy při zemních pracích na tělese železničního spodku. Tyto trasy byly kladně projednány s orgány místní samosprávy a orgány životního prostředí, proto je nutno v případě jejich modifikace dodavatelem, ať už z jakéhokoliv důvodu, opětovně projednat.

### Podmínky vyplývající z územního rozhodnutí a stavebního povolení

Podmínky pro přípravu vzniklé a stanovené v rámci zpracování Záměru projektu byly zpracovány do projektu pro stavební povolení a realizaci stavby. Podmínky, které vyplynuly z vydaného stavebního povolení je nutno při realizaci dodržet.

### Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v projektu. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

## **3. Přehled výchozích podkladů**

### **3.1 Výchozí podklady**

- Záměr projektu „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov“ (Tým dopravního inženýrství s.r.o. – PRODIN a.s., 2013)
- Mapové podklady ze SŽDC (SŽG Praha)

Podklady doplněné zpracovatelem v rámci zpracování projektu stavby:

- Inženýrsko – geotechnický průzkum (SG Geoprojekt Brno, 2013)
- Geodetické měření stávajícího stavu (SŽG Praha, 2014)

### 3.2 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba i projektová dokumentace je rozdělená na technologickou část – provozní soubory a stavební část – stavební objekty.

#### D. Technologická část

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS	00-01-01	TÚ Odbočka Kanín - Převýšov úprava zab. zař.
PS	03-01-02	Železniční přejezd v ev. km 8,427 - Úprava PZZ
PS	05-01-01	Železniční přejezd v ev. km 12,321 - Úprava PZZ
PS	01-01-01	Železniční přejezd v ev. km 4,792 - Úprava PZZ
PS	01-01-02	Železniční přejezd v ev. km 5,711 - Úprava PZZ
PS	03-01-03	Železniční přejezd v ev. km 9,011 - Úprava PZZ

#### E. Stavební část

##### E.1.1 Železniční spodek a svršek

SO	01-10-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO	01-11-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
SO	02-10-01	Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO	02-11-01	Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
SO	03-10-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční svršek
SO	03-11-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční spodek
SO	04-10-01	Choťovice, železniční svršek
SO	04-11-01	Choťovice, železniční spodek
SO	05-10-01	Choťovice - Převýšov, železniční svršek
SO	05-11-01	Choťovice - Převýšov, železniční spodek

##### E.1.3 Železniční přejezdy

SO	01-13-01	Železniční přejezd v ev. km 4,792
SO	01-13-02	Železniční přejezd v ev. km 5,711
SO	01-13-03	Železniční přejezd v ev. km 6,545

SO	03-13-01	Železniční přejezd v ev. km 7,768
SO	03-13-02	Železniční přejezd v ev. km 8,427
SO	03-13-03	Železniční přejezd v ev. km 9,011
SO	05-13-01	Železniční přejezd v ev. km 12,321
SO	05-13-02	Železniční přejezd v ev. km 17,971

#### **E.1.4 Mosty, propustky a zdi**

SO	01-20-01	Most v ev. km 3,536
SO	01-20-02	Most v ev. km 4,438
SO	01-21-01	Propustek v ev. km 6,449
SO	02-21-01	Propustek v ev. km 7,161
SO	03-21-01	Propustek v ev. km 8,348
SO	03-21-02	Propustek v ev. km 8,996
SO	03-21-03	Propustek v ev. km 9,111
SO	03-21-04	Propustek v ev. km 9,828
SO	03-21-05	Propustek v ev. km 10,058
SO	03-21-06	Propustek v ev. km 10,478
SO	03-21-07	Propustek v ev. km 11,227
SO	04-21-01	Propustek v ev. km 12,072
SO	05-21-01	Propustek v ev. km. 12,234
SO	05-21-02	Propustek v ev. km 13,431
SO	05-21-03	Propustek v ev. km 15,226
SO	05-21-04	Propustek v ev. km 15,492
SO	05-21-05	Propustek v ev. km 15,615
SO	05-21-06	Propustek v ev. km 15,893
SO	05-21-07	Propustek v ev. km 16,630
SO	05-21-08	Propustek v ev. km 17,138

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **E.3.1 Trakční vedení**

SO	03-60-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, úpravy TV
SO	04-60-01	ŽST Choťovice, úpravy TV
SO	05-60-01	TÚ Choťovice - Převýšov, úpravy TV

#### **E.3.2 Elektrický ohřev výměn**

SO	02-64-01	ŽST Dobšice nad Cidlinou EO
SO	04-64-01	ŽST Choťovice EO

#### **E.3.4 Ukolejnění vodivých konstrukcí**

SO	00-61-01	Úprava ukolejnění kovových konstrukcí
----	----------	---------------------------------------

### **3.3 Změny v objektové skladbě oproti předcházejícímu stupni projektové dokumentace**

Oproti předchozímu Záměru projektu nedošlo k významné změně v objektové skladbě. Pouze byly opraveny dva názvy.

## **4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

### **4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku**

Celá trať je elektrifikovaná stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV, mezistaniční úseky jsou jednokolejné. Mezistaniční úseky a hlavní staniční koleje jsou z kolejnic tv. R65 z velké části na dřevěných pražcích, případně na betonových pražcích SB6 nebo SB8. Na dřevěných pražcích je drážba upevnění na kritické úrovni. Dřevěné pražce jsou ve špatném stavu. Většina jich je vyhnílych a jsou místa, kde zcela chybí. Značná část upevnění /vrtule, šrouby/ někde zcela chybí nebo jsou povolené a nelze je kvůli protačivosti utáhnout. Štěrkové lože je středně až silně znečištěné. Stav železničního svršku je na hranici životnosti a provozuschopnosti.

Železniční spodek je v některých úsecích zdrojem poruch GPK z důvodu neúnosného podloží či nefunkčního odvodnění (nešetrné strojní čištění a uložení podsítního materiálu z čistíček přímo do prostoru příkopů v 70. a 80. letech).

Všechny přejezdy na této trati jsou z hlediska stavu konstrukce ve špatném stavu. Dochází k uvolňování jednotlivých částí. Je potřeba častá kontrola stavu přejezdů. Komfort pro automobilovou dopravu je při přejezdu konstrukce díky jejich nerovnosti minimální.

Některé propustky jsou propadlé a vyžadují kompletní opravu, některé neodpovídají svou délkou správným parametrům železničního spodku a svršku a je nutné jejich prodloužení. U některých dochází k silné degradaci díky úplné absenci izolace. Prakticky všechny propustky je nezbytné zbavit vegetace a vyčistit- obnovit funkci odvodnění.

U ocelových mostů chybí protikorozi ochrana ocelových částí včetně ložisek.

Při realizaci stavby bude nakládáno s vyzískaným materiálem v souladu s platnou legislativou SŽDC. Stávající technologická zařízení jsou převážně zastaralá a jejich další využitelnost je minimální. Předpokládá se také využití části stávajícího kolejového lože po recyklaci.

#### **4.2. Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Projekt „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“ přinese částečné obnovení technických parametrů železniční infrastruktury. Toto se týká hlavně plynulosti jízdy na upraveném železničním svršku a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a přechodech vlivem provedených stavebních úprav, které zajistí plynulý a zklidněný přejezd silničních vozidel.

#### **4.3. Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace**

Stavba je umístěna do stávajícího území v souladu se schváleným Záměrem projektu „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“ a je v souladu s územními plány dotčených měst a obcí.

### **5. Předčasné užívání staveb**

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko - bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho dobu trvání.

#### **5.1. Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

#### **5.2. Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání**

U stavby „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“, se předpokládá ucelené předání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání. V rámci stavby nejsou navrženy žádné provizorní provozní soubory a stavební objekty.

## **6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technickobezpečnostní zkoušce**

Technicko - bezpečnostní zkouškou (dále jen TBZ) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu. TBZ podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TBZ se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko - bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

## **7. Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

Dlouhodobý hmotný majetek (DLHM) SŽDC, s.o., a ČD, a.s., spravují:

### **SŽDC, OŘ Hradec Králové**

Správa tratí:

- stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
- stavební objekty železničního spodku
- stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC

Správa mostů a tunelů

- stavební objekty železničních mostů
- stavební objekty propustků

Správa budov

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC
- stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích

Správa elektrotechniky a energetiky

- stavební objekty osvětlení
- stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
- provozní soubory silnoproudé technologie - stavební objekty EOV

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

- provozní soubory zabezpečovacího zařízení

České dráhy, a.s., Regionální správa majetku

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.

**8. Členění projektové dokumentace**

<b>A</b>		<b>Průvodní zpráva</b>
<b>B</b>		<b>Souhrnná část</b>
	B1	Souhrnná tech. zpráva úvodní část + požární.zpráva
	B2	Vliv stavby na životní prostředí
	B3	Dopravně-inženýrská opatření (DIO)
	B4	Provozní a dopravní technologie
<b>C</b>		<b>Situace</b>
	C1	Koordinační situace
	C2	Koordinační situace
	C3	Koordinační situace
	C4	Koordinační situace
	C4+n	Koordinační situace
	CX	Situace 1_10 000
<b>D</b>		<b>Technologická část</b>
	D1.1	Železniční zabezpečovací zařízení
<b>E</b>	<b>E1</b>	<b>Subsystém Infrastruktura</b>
	E1.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK
	E1.3	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY
	E1.4	ŽELEZNIČNÍ MOSTNÍ OBJEKTY
	<b>E3</b>	<b>Subsystém Energie</b>
	E3.1	TRAKČNÍ VEDENÍ
	E3.2	ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝMĚN
	E3.4	UKOLEJNĚNÍ VODIVÝCH KONSTRUKCÍ
<b>F</b>		<b>Organizace výstavby</b>
	F1	HMG
	F2	Technická zpráva
<b>H</b>		<b>Náklady a dokladová část</b>
	H1	Doklady z výrobních porad
	H2	Doklady z projednání inženýrských sítí
	H3	Doklady z projednání se státní správou
	H4	Souhrnný rozpočet a EH
<b>I</b>		<b>Geodetická část</b>
<b>J</b>		<b>Geotechnický průzkum</b>
<b>K</b>		<b>Připomínky</b>
<b>L</b>		<b>Benefitní žádost</b>

**9. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Zahájení stavby: 1.9.2014

Dokončení stavby: 30.9.2015