



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 HRADEC KRÁLOVÉ

Zvláštní technické podmínky pro zpracování projektové dokumentace stavby

„Trat' 024 Ústí nad Orlicí - Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí - Letohrad“

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	„Trať 024 Ústí nad Orlicí - Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí - Letohrad“
Stupeň dokumentace:	projekt stavby
Označení stavby:	veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Dlážděná 1003/7 110 00, Praha 1, Nové Město
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Hradec Králové U Fotochemy 259 501 01 Hradec Králové
Kraj:	Pardubický
Okres:	Ústí nad Orlicí
Trať dle JŘ:	024 Ústí nad Orlicí - Lichkov
Traťový úsek:	TÚ 1591 Letohrad (mimo) - Ústí nad Orlicí (mimo)
Dopravna:	žst. Lanšperk
Kategorie trati:	celostátní

2. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

- 2.1 Pro zpracování projektové dokumentace stavby je součástí zadávací dokumentace veřejné zakázky **Záměr projektu „Trať 024 Ústí nad Orlicí – Lichkov, úsek Ústí nad Orlicí - Letohrad“**.

3. ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ A CHARAKTERISTIKA TRATĚ

- 3.1 Stavba jako celek, TÚ 1591 Letohrad - Ústí nad Orlicí, je členěna na traťové úseky a železniční stanice:
- **úsek Letohrad - Lanšperk**
zastávky: Dolní Dobrouč, Hnátnice
 - **žst. Lanšperk**
 - **úsek Lanšperk – Ústí nad Orlicí**
zastávky: Černovír, Dolní Libchavy
- 3.2 Jedná o jednokolejnou celostátní elektrifikovanou trať provozovanou stejnosměrnou trakcí.
- 3.3 Trať Ústí nad Orlicí - Letohrad je provozována Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, organizování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1.

4. TECHNICKÉ PODKLADY A POŽADAVKY

4.1 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY:

Hlavní náplní Projektu stavby je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu.

Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti, provedla nutné odstranění závad a zlepšila technický stav v dopravních kolejích, výhybkách, na železničních přejezdech a na umělých stavbách. Součástí dokumentace bude i návrh úprav zabezpečovacího zařízení.

Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s ostatními investičními akcemi na této trati uvedenými v Záměru projektu. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu. V případě nejednoznačnosti výběru koncepce a rozsahu technického řešení, musí být, ve spolupráci se zadavatelem stavby, proveden návrh takových opatření, které povedou k prokazatelné vyšší ekonomické efektivitě.

Po určení úseků, kde bude zvyšována rychlost, budou stanoveny podmínky pro nezbytné stavební úpravy železničního spodku, svršku, umělých staveb, zabezpečovacího zařízení a energetického zařízení.

Navržené stavební úpravy musí být umístěny na stávajících pozemcích SŽDC, s.o.

4.2 STÁVAJÍCÍ STAV

Záměr projektu se týká tratě s následujícími parametry:

- jednokolejná trať Ústí nad Orlicí - Hanušovice (dle jízdního řádu č. 024)
- traťový úsek Letohrad – Ústí nad Orlicí (TU 1591)
- definiční úsek Letohrad – Lanšperk (DU 02), žst. Lanšperk (DU B1), Lanšperk – Ústí nad Orlicí (DU 04)

- trakce stejnosměrná 3 kV
- nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu 22,5 t
- traťová třída zatížení D4
- řád trati 5
- zatížení trati (hrtkm za rok 2012) $T_s = 4,175$ mil. hrtkm, $T_f = 4,914$ mil. hrtkm
- charakter trati - celostátní, trať zařazena do sítě TEN-T
- nejvyšší traťová rychlost 70 km/hod
- zábrzdňá vzdálenost 700 m
- největší délka vlaku osobní dopravy 90 m
- největší délka vlaku nákladní dopravy 593 m
- organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu SŽDC D1
- traťový rádiový systém - síť radiodispečerská vlaková
- počet mezilehlých stanic na traťovém úseku - 1
- počet zastávek na traťovém úseku - 4

Současný stavebně-technický stav trati a zařízení pro cestující neodpovídá nejenom budoucím, ale ani dnešním požadavkům na kvalitu a rychlost cestování po železnici. Je provozováno zastaralé zabezpečovací zařízení (kromě úseku Ústí nad Orlicí – Lanšperk (mimo), kde je v současné době modernizováno), traťová rychlost je nízká s četnými propady a i přes pravidelnou údržbu jsou zařízení pro cestující nízkého komfortu a na hranici životnosti. Realizací akce dojde ke zkrácení cestovních dob (jakožto hlavní prioritě tohoto projektu), zvýšení komfortu pro cestující a bude zajištěno spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících (instalací moderního zabezpečovacího zařízení). Rovněž dojde ke zvýšení kultury cestování a ztraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující (mj. zkrácením cestovních dob a obnovou zařízení pro cestující na zastávkách). Následuje stručný popis rozhodujících částí infrastruktury:

4.2.1 Železniční svršek a spodek

Výstroj trati je ve špatném stavu a je tedy potřeba ji nahradit kompletně novými prvky podle navrženého řešení.

Samotnou trať lze z hlediska stávající konstrukce železničního svršku rozdělit do následujících úseků:

Úsek Letohrad – Lanšperk (km 0,286 – 5,100) - je na betonových pražcích typu SB6, kolejnice R65, žebrové podkladnice, svěrky ŽS4. Kolej je v tomto úseku svařena do BK. Štěrkové lože je v místech značně zbahněné. Odvodnění je značně znečištěné a nefunkční po obou stranách v km 1,9 – 2,4. Většina příkopů je nezpevněná, zpevněné jsou pouze na několika místech. V místech se vyskytují závady v GPK. V km 0,290 – 0,400 je na záhlaví v ŽST Letohrad značně zbahněné štěrkové lože. V úseku se nachází zastávka Dolní Dobrouč.

Úsek Letohrad – Lanšperk (km 5,100 – 6,424) - je na betonových pražcích SB6, kolejnice S49, žebrové podkladnice, svěrkové komplety ŽS4. Kolej je svařena do BK s použitím pražcových kotev. Štěrkové lože je znečištěné. Odvodnění je nefunkční v km 5,4 – 6,2 vlevo, příkopy jsou nezpevněné. V km 6,0 – 6,2 vlevo je rovnanina z kamene, je nutné zvolit jiné řešení. V úseku se nachází zastávka Hnátnice.

Žst. Lanšperk (km 6,424 – 7,223) - 1 staniční kolej je na betonových pražcích SB3, kolejnice S49, rozponové upevnění. Kolej je svařena do BK. Zapuštěné štěrkové lože v místech zbahněné. U 1. koleje je zřízeno nástupiště typu Tischer. 2. staniční kolej je na betonových pražcích SB5, kolejnice S49, rozponové upevnění. Kolej je svařena do BK. Zapuštěné štěrkové lože. U 2. koleje je zřízeno sypané nástupiště. Ve stanici jsou 3 výhybky 1:9-300 na dřevěných pražcích, kolejnice S49, žebrové upevnění a 1 výhybka 1:7,5 – 190 na dřevěných pražcích, kolejnice S49, žebrové upevnění. Výhybky 1, 2, 4 jsou svařeny do BK, výh. č. 3 je stykovaná. Výh. č. 1 a 4 jsou stavěny z dopravy ústředně, č. 2 a 3 jsou stavěny ručně.

Úsek Lanšperk – Ústí n. O. (km 7,223 – 12,300) - je na betonových pražcích SB6, kolejnice S49, žebrové upevnění. Kolej je svařena do BK s použitím pražcových kotev. Štěrkové lože je značně znečištěno, místy se tvoří zbahněná místa. Odvodnění je značně znečištěno a nefunkční km 9,4 – 9,9 vpravo. V km 9,9 – 10,2 jsou vloženy J žlaby vpravo. V místech se vyskytují závady v GPK. V km 9,467 se nachází křížení s vysokotlakým plynovodem (z roku 1979), které je uloženo v nedostatečné hloubce (nebylo provedeno v souladu se stavebním povolením).

Úsek Lanšperk – Ústí n. O. (km 12,3 – 13,250) - je na betonových pražcích SB8 a B91 S/1, kolejnice R65, žebrové i pružné upevnění. Kolej je svařena do BK s použitím pražcových kotev. Štěrkové lože je zde po rekonstrukci v r. 2004 v pořádku. Zde je nutno uvažovat pouze o výměně kolejnic a zřízení odvodnění okolo přejezdu s navázáním na stavbu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“.

4.2.2 Nástupiště

V zast. Dolní Dobrouč se nachází nástupiště délky 107 m, typu SUDOP s konzolovými deskami, výška hrany 300 mm nad TK.

V zast. Hnátnice se nachází nástupiště délky 110 m, typu Tischer s nezpevněnou pochozí plochou, výška hrany 200 mm nad TK.

V zast. Dolní Libchavy se nachází nástupiště délky 110 m, typu SUDOP s konzolovými deskami a výškou hrany 300 mm nad TK.

V zast. Černovír se nachází nástupiště délky 130 m, typu SUDOP s konzolovými deskami, výška hrany 550 mm nad TK, nově zřízené v roce 2001.

Žst. Lanšperk se nachází dvě nástupiště - II. nástupiště délky 139 m, typu Tischer s nezpevněnou pochozí plochou, výška hrany 300 mm nad TK a I. nástupiště délky 90 m, sypané, výška hrany 200 mm nad TK.

4.2.3 Železniční přejezdy

Na řešeném úseku se nachází celkem 16 křížení s pozemní komunikací. Sedm přejezdů má přejezdovou konstrukci tvořenou živící v kolejovém rámu. To se týká přejezdů v km 0,788, 2,167, 5,145, 6,619, 10,224, 10,747 a 10,973. Stejný počet přejezdů je vybaven konstrukcí z panelů (pryžových či betonových), a to v km 0,433, 1,432, 7,608, 8,447, 9,091, 12,112 a 12,993; zbývají dva přejezdy kde konstrukce je tvořena z pražců - v km 2,898 a 3,520. Čtveřice přejezdů v úseku Ústí nad Orlicí – Lanšperk byla vybavena moderní konstrukcí v rámci investiční akce „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“.

4.2.5. Sanace skalních svahů

V km 5,5 – 5,8 vlevo je skalní zářez porostlý vegetací, který značně zvětrává, a padají kusy skály. V km 9,9 – 10,2 je po obou stranách trati skalní zářez s padajícím kamením a porostlý vegetací.

4.2.6 Osvětlení nástupišť

Prostor žst. Lanšperk je celkově osvětlen stožáry JŽ 14 v počtu 11 ks s ručním ovládním. Na Ústeckém zhlaví a v převážné délce stanice jsou umístěny na straně u výpravní budovy, na Letohradském zhlaví pak mezi kolejemi č. 1 a 2. Zastávky Dolní Dobrouč a Černovír jsou osvětleny sedmi perónními stožárky s fotobuňkou. Zast. Hnátnice obdobně, pouze počet stožárků je 3, a na zast. Dolní Libchavy 5.

4.2.7 Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Lanšperk se řadí do druhé kategorie. Je mechanické se samočinným závěrem výměn, se světelnými návěstidly závislými na výhybkách a rychlostní návěstní soustavou. Do provozu bylo uvedeno v roce 1982.

Traťové zabezpečovací zařízení se liší dle úseků. V úseku Letohrad – Lanšperk je stále v provozu telefonické dorozumívání. V úseku Lanšperk – Ústí nad Orlicí je pak nově (po realizaci investiční akce „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“) zavedeno automatické hradlo, tedy zařízení 3. kategorie.

Většina přejezdů je zabezpečena pomocí PZS. Jedná se o přejezdy v km 0,433, 0,788, 1,432, 2,167, 5,145, 6,619, 7,608, 8,447, 9,091, 10,224, 10,747, 10,973, 12,112 a 12,993. Pouze výstražnými kříži jsou pak zabezpečeny přejezdy v km 2,898 a km 3,520. Dvojice přejezdů v úseku Ústí nad Orlicí – Lanšperk byla vybavena PZS v rámci investiční akce „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“.

4.2.8 Trakce

Vedení 3 kV ss je zavěšeno na betonových sloupech, pouze v žst. Lanšperk jsou použity příhradové konstrukce. Ohřev výměn v žst. Lanšperk není zaveden.

4.3 POPIS POŽADOVANÉHO STAVU

4.3.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 02-11-01 ŽST Lanšperk, SZZ

V žst. Lanšperk bude provedena výměna stávajícího zabezpečovacího zařízení za elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Všechna návěstidla staničního zabezpečovacího zařízení jsou navržena k výměně za nová, světelná. Výhybky budou opatřeny třífázovými elektromotorickými přestavníky. Volnost kolejových a výhybkových úseků bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Technologická část zařízení bude umístěna v novém reléovém domku. Do doby aktivace DOZ (není předmětem této stavby) bude doprava Lanšperk ovládaná místně z obslužného pracoviště, pro které bude vyčleněna samostatná část v navrženém reléovém domku. Obslužné pracoviště bude zálohované. Přejezd P5200 bude chráněn cestovými návěstidly ze směru Ústí nad Orlicí. Vjezdové návěstidlo ze směru Ústí nad Orlicí bude situováno minimálně na zábrzdnu vzdálenost od cestových návěstidel. Elektrická požární a zabezpečovací signalizace je součástí měřicí diagnostiky zabezpečovacího zařízení.

PS 01-12-01 Letohrad - Lanšperk, TZZ

V úseku Lanšperk – Letohrad bude osazeno traťové zabezpečovací zařízení (automatické hradlo bez oddílových návěstidel). Pro vazby nového traťového zabezpečovacího zařízení bude využita stávající optická kabelizace ČD-T. Dále budou nově zabezpečeny přejezdy P5196 a P5197. Jejich technologie bude umístěna do reléových domků, které budou situovány na nově zřízené základové desce (v případě, že RD nebude navržen celý zděný). Pro ostatní přejezdy, zabezpečené stávajícím zabezpečovacím zařízením, budou propočítány délky přibližovacích úseků.

PS 03-12-01 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, úprava TZZ

V úseku Ústí nad Orlicí – Lanšperk bude v rámci investiční akce „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení, včetně zabezpečení 4 přejezdů. V rámci této akce bude traťové zabezpečovací zařízení uvázáno na nové staniční zabezpečovací zařízení v žst. Lanšperk a budou vyměněny SW přejezdových zabezpečovacích zařízení pro vyšší rychlost.

4.3.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 02-22-01 ŽST Lanšperk, rozhlas

V žst. Lanšperk je navrženo rozhlasové zařízení pokrývající obě vnější nástupiště instalované na osvětlovacích stožarcích. Tento provozní soubor v sobě zahrnuje i související místní kabelizaci.

PS 00-25-01 Letohrad - Ústí nad Orlicí, úprava DK a DOK

V úseku Lanšperk – Letohrad je navržena úprava dálkového kabelu související se změnou zabezpečovacího zařízení. Dále provozní soubor obsahuje opravu části optického kabelu zasaženého sesuvem zeminy v km 9,3 - 9,6. Veškeré nahrazené, zrušené nebo provizorní kabelové trasy, kabely, nadzemní i podzemní kabelová zařízení, zejména v oblasti žst. Lanšperk, bude nutné demontovat, včetně vyzvednutí ze země v celé délce trasy. Je navrhováno použití pochozích kabelů.

PS 00-26-01 Letohrad - Ústí nad Orlicí, zapojení DK

Souvisí s výše uvedeným provozním souborem. Přes integrační koncentrátor v žst. Lanšperk budou data o činnosti EOV, osvětlení atd. ze všech dopraven předávána na INS server v elektrodispečinku Pardubice a na klientské pracoviště SŽE v Hradci Králové (které bude muset být rozšířeno). Data by v budoucnu také měla být zpřístupněna na CDP.

4.3.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 02-38-01 ŽST Lanšperk, DAC

V žst. Lanšperk je navržena technologie k napájení zabezpečovacího zařízení, elektrického ohřevu výměn a případně dalších systému z trolejového vedení 3 kV ss – DAC. Odpojovač toho zařízení je zahrnut ve stavebním objektu trakčního vedení. Kromě toho bude zachováno stávající napájení přípojkou z veřejné sítě kabelovým vedením do pilíře vedle výpravní budovy.

4.3.4 Železniční svršek a spodek

SO 00-11-01 Letohrad - Ústí nad Orlicí, výstroj trati

V celém stavebním úseku je počítáno s kompletní výměnou stávající výstroje trati za novou dle projektovaného řešení.

SO 01-11-01 Letohrad - Lanšperk, železniční svršek

V celém úseku bude provedena výměna stávajícího kolejového roštu za nový z kolejnic tvaru 60 E2 (z celkové délky kolejnic cca 1/3 tvrzených typu R 350 HT a 2/3 jakosti R 260) na betonových pražcích B91 S/1 (upevnění W14, pružné svěrky Skl 14). Úprava GPK bude provedena rovněž v celém úseku, kolej bude zřízena bezстыková (dle SŽDC S 3/2). Kvůli silnému znečištění kolejového lože a jeho zbahnění je nutné jej pročistit a doplnit štěrkem novým frakce 32/63.

SO 01-11-02 Letohrad - Lanšperk, železniční spodek

V úsecích km 0,286-0,400 (spodek tvoří jílovité horniny); 1,800-2,400 a 3,800-4,750 bude provedena sanace železničního spodku. V místech sanace pak dojde k vytvoření příčně skloněné pláně. Reprofilace tvaru tělesa dráhy se také bude týkat úseku v km 3,1-3,3, neboť se zde nachází přebytečná zemina vzniklá strojním čištěním, kterou je nutné odebrat. Zřízeno bude rovněž nové odvodnění v úsecích km 1,800-2,400 a 5,400-6,200. Ve zbytku stavebního úseku bude provedena obnova funkčnosti odvodnění. Drážní stezka bude zřízena v celém úseku km 0,286-6,424.

SO 02-11-01 ŽST Lanšperk, železniční svršek

V žst. Lanšperk bude zrušena kolej č. 4 a s ní i výhybky č. 2 a č. 3. Staniční kolej č. 1 bude zřízena na betonových pražcích B91 S/1 (upevnění W14, pružné svěrky Skl 14), kolejnice 60 E2. Kolej č. 2 bude zřízena na pražcích SB6 z výzisku z této stavby. Kolejnice 60 E2 (svěrky Skl24). Obě nové výhybky budou zřízeny na betonových a žlabových pražcích. V celé stanici bude provedena úprava GPK a kolej svařena do BK. Rovněž bude v celé stanici pročištěno kolejové lože a doplněno novým štěrkem frakce 32/63.

SO 02-11-02 ŽST Lanšperk, železniční spodek

V žst. Lanšperk budou zřízeny nové konstrukční vrstvy. Odvodnění stanice bude provedeno trativody, v oblasti přejezdu je potřeba zřídit odvodnění vlevo (km 6,450-6,700). Bude rovněž provedena úprava drážní stezky v celé stanici.

SO 03-11-01 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, železniční svršek

V km 7,223-12,300 bude provedena výměna stávajícího kolejového roštu za nový z kolejnic tvaru 60 E2 (z celkové délky kolejnic cca 1/3 tvrzených typu R 350 HT a 2/3 jakosti R 260) na betonových pražcích B91 S/1 (upevnění W 14, pružné svěrky Skl 14). V úseku 12,300-13,255 bude provedena pouze výměna stávajících kolejnic R65 za kolejnice nové, tvaru 60 E2. Stávající pražce SB8 a B91 S/1 budou ponechány. Kolejnice budou upevněny svěrkami Skl 24, resp. Skl 14. Úprava GPK bude provedena rovněž v celém úseku, kolej bude zřízena bezстыková (dle SŽDC S 3/2). Kvůli silnému znečištění kolejového lože a jeho zbahnění je nutné jej pročistit a doplnit štěrkem novým frakce 32/63. V tomto úseku se nacházejí čtyři železniční přejezdy, konkrétně v km 7,608, 8,447, 12,112, 12,993. Jejich stavební úprava proběhla již v rámci akce „Průjezd uzlem Ústí nad Orlicí“. Během úprav železničního svršku bude konstrukce těchto přejezdů demontována a po dokončení úprav GPK opět usazena na své místo.

SO 03-11-02 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, železniční spodek

V úsecích km 9,900-10,300; 10,900-11,100 (žel. spodek tvoří skála) a 11,600-11,800 bude provedena sanace žel. spodku. V místech sanace pak dojde k vytvoření příčně skloněné pláně. Zřízeno bude rovněž nové odvodnění v úsecích km 9,300-9,840; 11,600-11,800 a 12,120-12,300. Ve zbytku stavebního úseku bude provedena obnova funkčnosti odvodnění. Drážní stezka bude zřízena v celém úseku km 0,286-6,424.

4.3.5 Nástupiště

Při stavbě nástupišť bude nutné provést přípravu (položení kabelových chrániček pro sdělovací kabely, umožňujících připojení ke stávajícím kabelovým trasám) pro budoucí instalaci rozhlasu pro cestující na stožárky osvětlení (rozhlas je v tomto záměru navržen pouze v žst. Lanšperk), případně pro další sdělovací zařízení jako např. diagnostika osvětlení. Cílem je vyhnout se zásahům do opravovaných nástupišť v případné návazné stavbě dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

SO 01-12-01 Zast. Dolní Dobrouč, nástupiště

V zastávce Dolní Dobrouč bude zřízeno nástupiště v délce 110 m a šířce 3,0 m z betonových prefabrikátů „L“. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Plocha nástupiště bude zpevněná, povrch budou tvořit nástupištní dlaždice a zámková dlažba.

SO 01-12-02 Zast. Hnátnice, nástupiště

V zastávce Hnátnice bude zřízeno nástupiště v délce 110 m a šířce 3,0 m z betonových prefabrikátů „L“. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Plocha nástupiště bude zpevněná, povrch budou tvořit nástupištní dlaždice a zámková dlažba.

SO 02-12-01 ŽST Lanšperk, nástupiště

V Lanšperku budou snesena obě stávající nástupiště (Tischer i sypané) a namísto nich budou nově osazena dvě vnější nástupiště, taktéž s výškou hrany 550 mm nad TK, stavební délky 130 m (už. délka bude 110 m) z nástupištních prefabrikátů „L“. Plocha nástupišť bude zpevněná, povrch budou tvořit nástupištní dlaždice a zámková dlažba. Nástupiště u výpravní budovy široké 3,0 m bude přístupné přes přilehlý přejezd P5200 šikmou rampou. Nástupiště u koleje č. 1 bude z důvodu stísněných poměrů široké pouze 2,5 m a bude k němu přístup ze souběžně vedené místní komunikace. Opatřeno bude zábradlím a zábradelní zídka téměř v celé stavební délce.

SO 03-12-01 Zast. Dolní Libchavy, nástupiště

V zastávce Dolní Libchavy bude zřízeno nástupiště v délce 110 m a šířce 3,0m z betonových prefabrikátů „L“. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Plocha nástupiště bude zpevněná, povrch budou tvořit nástupištní dlaždice a zámková dlažba.

4.3.6 Železniční přejezdy

SO 01-13-01 Železniční přejezd v km 0,433 (P5192)

Železniční přejezd, trať se kříží se silnicí III. třídy. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce z vnějšku živičná a s pryžovými panely mezi kolejnicemi. Nově bude konstrukce rozebíratelná celopryžová se spínacími táhly na betonových pražcích SB8, svěrky Skl 24 a v antikorozi úpravě. Odhadovaná stavební šířka přejezdové konstrukce je 7,80 m.

SO 01-13-02 Železniční přejezd v km 0,788 (P5193)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná. Nově je navržena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 6,00 m z důvodu zajištění minimální volné šířky v prostoru přejezdu.

SO 01-13-03 Železniční přejezd v km 1,432 (P5194)

Železniční přejezd, trať se kříží se silnicí II. třídy. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce z vnějšku živičná a s pryžovými panely mezi kolejnicemi. Nově bude konstrukce rozebíratelná celopryžová se spínacími táhly na betonových pražcích SB8, svěrky Skl 24 a v antikorozi úpravě. Odhadovaná stavební šířka přejezdové konstrukce je 9,60 m.

SO 01-13-04 Železniční přejezd v km 2,167 (P5195)

Železniční přejezd, trať se kříží se silnicí III. třídy. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná. Nově je navržena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 5,40 m z důvodu zajištění minimální volné šířky v prostoru přejezdu a z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 01-13-05 Železniční přejezd v km 2,898 (P5196)

Železniční přejezd, trať se kříží s účelovou komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce tvořena pražcovou výdřevou. Nově bude osazena rozebíratelná konstrukce z železobetonových panelů. Odhadovaná stavební šířka přejezdové konstrukce je 5,00 m.

SO 01-13-06 Železniční přejezd v km 3,520 (P5197)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce tvořena pražcovou výdřevou. Nově bude osazena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 5,40 m z důvodu zajištění minimální volné šířky v prostoru přejezdu a z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 01-13-07 Železniční přejezd v km 5,145 (P5199)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná. Osazena bude rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 6,00 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 02-13-01 Železniční přejezd v km 6,619 (P5200)

Železniční přejezd, trať se kříží se silnicí II. třídy. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná. Osazena bude konstrukce rozebíratelná celopryžová se spínacími táhly na betonových pražcích SB8, svěrky Skl 24 a v antikorozi úpravě. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově

navržena na 8,40 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 03-13-01 Železniční přejezd v km 9,091 (P5203)

Železniční přejezd, trať se kříží se silnicí II. třídy. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce z vnějšku živičná a s pryžovými panely mezi kolejnicemi. Osazena bude konstrukce rozebíratelná celopryžová na betonových pražcích SB8, svěrky Skl 24 a v antikorozi úpravě. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 11,40 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 03-13-02 Železniční přejezd v km 10,224 (P5204)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná s dřevěnými pražci umístěnými podélně vně kolejnic. Osazena bude navržena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 5,40 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 03-13-03 Železniční přejezd v km 10,747 (P5205)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná s dřevěnými pražci umístěnými podélně vně kolejnic. Osazena bude navržena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 7,20 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

SO 03-13-04 Železniční přejezd v km 10,973 (P5206)

Železniční přejezd, trať se kříží s místní komunikací. Ve stávajícím stavu je jeho konstrukce živičná s dřevěnými pražci umístěnými podélně vně kolejnic. Osazena bude navržena rozebíratelná celopryžová konstrukce se spínacími táhly a antikorozi úpravou. Stavební šířka přejezdové konstrukce je nově navržena na 7,20 m z důvodu skladebné šířky jednotlivých panelů.

4.3.7 Mosty, propustky a zdi

SO 01-14-01 Most v ev. km 0,758

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude most zrušen. Dle OŘ Hradec Králové je most zbytečný a nebude tedy nahrazen novou konstrukcí.

SO 01-14-02 Most v ev. km 0,962

Výměna mostnic, drobné sanace úložných prahů v místě uložení.

SO 01-14-03 Most v ev. km 1,026

Výměna mostnic, drobné sanace úložných prahů v místě uložení.

SO 01-14-04 Most v ev. km 2,361

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novou konstrukcí.

SO 01-14-05 Most v ev. km 4,670

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novou konstrukcí.

SO 03-14-01 Most v ev. km 7,373

Výměna mostnic, drobné sanace úložných prahů v místě uložení.

SO 03-14-02 Most v ev. km 9,049

Vyčištění od nánosů a naplavenin.

SO 03-14-03 Most v ev. km 10,906

Výměna mostnic, drobné sanace úložných prahů v místě uložení.

SO 01-14-51 Železniční propustek v km 0,442

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem. Budou provedeny stavební úpravy šachty na vtoku.

SO 01-14-52 Železniční propustek v km 0,566

Propustek neodvodňuje žádné území a je nefunkční, bude zrušen.

SO 01-14-53 Železniční propustek v km 1,837

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-54 Železniční propustek v km 2,610

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-55 Železniční propustek v km 2,850

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-56 Železniční propustek v km 3,165

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-57 Železniční propustek v km 3,327

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 01-14-58 Železniční propustek v km 3,640

Zrušení propustku a zhotovení trativodu s napojením na stávající šachtu.

SO 01-14-59 Železniční propustek v km 3,721

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-60 Železniční propustek v km 4,262

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 01-14-61 Železniční propustek v km 5,123

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 01-14-62 Železniční propustek v km 5,335

Sanace povrchů, nové římsy, zábradlí, předláždění na vtoku a na výtoku.

SO 01-14-63 Železniční propustek v km 5,557

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-64 Železniční propustek v km 5,748

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-65 Železniční propustek v km 5,869

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-66 Železniční propustek v km 5,937

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 01-14-67 Železniční propustek v km 6,366

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 02-14-51 Železniční propustek v km 6,552

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým rámovým propustkem.

SO 02-14-52 Železniční propustek v km 6,627

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 02-14-53 Železniční propustek v km 6,991

Nátěr čela, vyčištění od nánosů a naplavenin, odláždění dna na vtoku a na výtoku.

SO 03-14-51 Železniční propustek v km 7,738

Sanace čel, nové římsy, odláždění na výtoku.

SO 03-14-52 Železniční propustek v km 8,040

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem. Na jeho přestavbu je zpracována projektová dokumentace (PS) a vydáno platné stavební povolení. Zpracovatel Projektu stavby se bude při jeho návrhu touto dokumentací a podmínkami stavebního povolení řídit a projekt využije. OŘ Hradec Králové ho zpracovateli předá v elektronické podobě.

SO 03-14-53 Železniční propustek v km 8,409

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 03-14-54 Železniční propustek v km 8,859

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 03-14-55 Železniční propustek v km 9,333

Vyčištění od nánosů a naplavenin.

SO 03-14-56 Železniční propustek v km 9,840

Sanace čel, nové římsy, přezdění kamenných křídel, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 03-14-57 Železniční propustek v km 10,224

Pročištění.

SO 03-14-58 Železniční propustek v km 10,235

Stavební úpravy jímky, sanace čela, nová římsa.

SO 03-14-59 Železniční propustek v km 10,514

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 03-14-60 Železniční propustek v km 11,385

Sanace čel, nové římsy, odláždění na vtoku a na výtoku.

SO 03-14-61 Železniční propustek v km 11,600

Vyčištění od nánosů a naplavenin.

SO 03-14-62 Železniční propustek v km 12,095

Vzhledem k nevyhovujícímu stavebnímu stavu bude nahrazen novým trubním propustkem.

SO 03-14-63 Železniční propustek v km 12,287

Sanace čel, nové římsy, úpravy a odláždění dna na vtoku a na výtoku, vyčištění od nánosů.

SO 03-14-64 Železniční propustek v km 12,431

Vyčištění od nánosů a naplavenin, přespárování dlažby.

SO 03-14-65 Železniční propustek v km 12,700

Vyčištění od nánosů a naplavenin, přespárování dlažby.

SO 03-14-66 Železniční propustek v km 12,817

Sanace povrchů, úpravy spár, zesílení rubovou skořepinou v místě přechodu na lícni zdi, izolace, odvodnění, zábradlí, rozšíření drážní stezky gabiony.

SO 03-14-67 Železniční propustek v km 12,847

Propustek je nefunkční, bude nahrazen novým trubním propustkem.

4.3.8 Ostatní stavební objekty

SO 00-15-01 Letohrad – Ústí nad Orlicí, kácení mimolesní zeleně

SO 01-15-01 Sanace skal v km 5,600 – 5,750 vlevo

SO 03-15-01 Sanace skal v km 9,900 – 10,100 vpravo

SO 03-15-02 Sanace skal v km 9,900 – 10,100 vlevo

V rámci těchto stavebních objektů je navrženo kácení mimolesní zeleně po celé trase a v lokálních případech také sanace skal. U odstranění zeleně se jedná hlavně o likvidaci porostu z banketů a svahů (jak v náspech, tak v zářezech). Je potřeba posoudit nutnost výřezu po obou stranách, na náspech od paty náspu ke koleji, v zářezech 1 m od hrany vně, jinak do šířky 10 m od osy koleje. Posouzení se bude týkat cca jedné třetiny délky trati. Smýcené dřeviny je nutno odklídít (např. štěpkováním) a pařezy chemicky ošetřit proti dalšímu růstu zeleně. Přesný způsob provedení sanace skalních svahů a zamezení jejich dalšího zvětvování bude stanoven podrobným geotechnickým průzkumem v navazujícím stupni projektové přípravy, předběžně se předpokládá obdobná náročnost jako u projektů podobného rozsahu.

4.3.9 Pozemní objekty

SO 02-21-01 ŽST Lanšperk, stavba TD

Pro potřeby sdělovací a zabezpečovací technologie bude do prostoru mezi výpravní budovou a přilehlou rampou v žst. Lanšperk osazen nový technologický domek. Tento objekt bude výhradně technického charakteru bez sociálního zázemí a zvláštních požadavků na architektonické ztvárnění, bude sloužit pouze pro umístění technologického zařízení. Konstruktivně je objekt navržen jako montovaná stavba složená z typových prefabrikovaných železobetonových buněk.

SO 01-22-01 Zast. Dolní Dobrouč, přístřešek

Na nově přebudovaném nástupišti bude osazen typový prefabrikovaný železobetonový přístřešek pro cestující v provedení odolném vůči vandalismu.

SO 01-22-02 Zast. Hnátice, přístřešek

Je navržena kompletní úprava vzhledu stávajícího zděného přístřešku, tedy nová vnější fasáda, u vnitřních prostor pak omítnutí a výmalba. Dále je navržena renovace či výměna střešní krytiny a zřízení nových okapů a dalších klempířských prvků. V souvislosti s úpravou výšky přilehlého nástupiště se změní vstup do budovy – nynější schůdek bude zřejmě nahrazen přibližně vodorovnou plochou.

SO 02-22-01 ŽST Lanšperk, přístřešek na druhém nástupišti

Na nově vybudovaném nástupišti na vzdálenější straně od výpravní budovy bude osazen prosklený přístřešek tvořený zadní stěnou a střešou (tedy bez bočních stěn, z důvodu zajištění volného průchozího prostoru vůči hraně nástupiště, resp. bezpečnostnímu značení) v provedení odolném vůči vandalismu.

SO 03-22-01 Zast. Dolní Libchavy, přístřešek

Je navržena kompletní úprava vzhledu stávajícího zděného přístřešku, tedy nová vnější fasáda, u vnitřních prostor pak omítnutí a výmalba. Dále je navržena renovace či výměna střešní krytiny a zřízení nových okapů a dalších klempířských prvků. V souvislosti s úpravou výšky přilehlého nástupiště se změní vstup do budovy – z důvodu bezbariérovosti bude nutné buď zřídit rampu klesající na stávající úroveň podlahy v přístřešku, nebo tuto podlahu zvýšit.

4.3.10 Orientační systém

SO 01-24-01 Zast. Dolní Dobrouč, orientační systém

Na zastávce bude osazen orientační systém v modrobílém provedení. Osazeny budou tabule s názvem zastávky, označení východu z nástupiště, tabule s označením směru jízdy, dvojice tabulí s názvem zastávky min. 100 m před začátkem nástupiště a tabulka zakazující vstup pěším osobám.

SO 01-24-02 Hnátnice, orientační systém

Na zastávce bude osazen orientační systém v modrobílém provedení. Osazeny budou tabule s názvem zastávky, označení východu z nástupiště, tabule s označením směrů jízdy, dvojice tabulí s názvem zastávky min. 100 m před začátkem nástupiště a tabulka zakazující vstup pěším osobám.

SO 02-24-01 ŽST Lanšperk, orientační systém

V žst. Lanšperk budou osazeny dvě tabule s názvem zastávky, označení východu z každého nástupiště, dvojice tabulí se směry jízdy, číselné označení nástupišť, kolejí a dvě tabule s názvem stanice min. 100 m před začátek nástupiště. Vše v modrobílém provedení.

SO 03-24-01 Dolní Libchavy, orientační systém

Na zastávce bude osazen orientační systém v modrobílém provedení. Osazeny budou tabule s názvem zastávky, označení východu z nástupiště, tabule s označením směrů jízdy, dvojice tabulí s názvem zastávky min. 100 m před začátkem nástupiště a tabulka zakazující vstup pěším osobám.

4.3.11 Demolice

SO 02-25-01 ŽST Lanšperk, demolice rampy

V prostoru žst. Lanšperk je navržena k demolici boční nakládací rampa, která po úpravě kolejového řešení ztratí účel svého využití. Je kamenné konstrukce vyplněné hutněným zásypem. Objekt bude odstraněn v celkovém rozsahu včetně základových konstrukcí. U výpravní budovy je situována další rampa včetně dřevěného objektu skladu, ta však bude v rámci této akce ponechána (není v majetku SŽDC).

4.3.12 Trakční a energetická zařízení

V souvislosti s níže uvedenými stavebními objekty bude nutno provést předběžný korozní průzkum. Následně pak ke zjištěným hodnotám agresivity půdního a horninového prostředí budou přijata k realizaci příslušná doporučení k zajištění protikorozní ochrany ve smyslu platných technických norem a TKP. S předpokládanými korozními vlivy bludných proudů je nutno počítat nejen při návrhu, ale i při realizaci všech železobetonových konstrukcí, včetně základů nových trakčních podpěr. V rámci stavby je navržena úprava trakčního vedení pro příslušnou traťovou rychlost v žst. Lanšperk a výstavba nového ukolejení v úseku Letohrad - Ústí nad Orlicí.

SO 01-31-01 Letohrad - Lanšperk, úprava trakčního vedení

SO 03-31-01 Lanšperk - Ústí nad Orlicí, úprava trakčního vedení

Stávající trakční vedení traťových úseků Letohrad - Lanšperk a Lanšperk - Ústí nad Orlicí bude zregulováno na novou polohu GPK.

SO 02-31-01 ŽST Lanšperk, nové trakční vedení

Úprava trakčního vedení vychází ze směrových a výškových úprav železničního svršku a spodku, odvodnění kolejíště a zejména z úpravy nástupišť.

4.3.13 Ohřev výměn

SO 02-34-01 ŽST Lanšperk, EOVS

Po snesení celé nevyužívané koleje č. 4 u výpravní budovy bude kolejíště žst. Lanšperk obsahovat pouze dvě výhybky. Ty budou vybaveny standardním elektrickým ohřevem výměn s dvěma rozvaděči (řídícími s ovládacím systémem, s čidly pro autonomní řízení). Pro odečet spotřeby elektrické energie a indikaci činnosti bude rozvaděč vybaven elektroměrem s výstupem RS485 pro napojení na datový systém GSM či EDCOM (modul). Přes integrační koncentrátor budou data předávána na INS server v elektrodispečinku Pardubice a na klientské pracoviště SŽE v Hradci Králové (které bude muset být rozšířeno). Data by v budoucnu také měla být zpřístupněna na CDP.

4.3.14 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

Veškerá níže uvedená zařízení budou muset být napojena na integrační koncentrátor v žst. Lanšperk, podobně jako EOv.

SO 01-36-01 Zast. Dolní Dobrouč, osvětlení a rozvody

Zastávka bude osvětlena sklopnými perónními stožárky výšky 6 m.

SO 01-36-02 Zast. Hnátnice, osvětlení a rozvody

Zastávka bude osvětlena sklopnými perónními stožárky výšky 6 m.

SO 02-36-01 ŽST Lanšperk, osvětlení a rozvody

Žst. Lanšperk bude po demontáži stávajících osvětlovacích stožárů nově osvětlena sklopnými stožárky, na nově zřízených nástupištích kompaktními, v prostoru křížení s pozemní komunikací a v prostoru výhybek stejného typu, avšak vyššími, tak aby byly splněny požadavky směrnice E11.

SO 03-36-01 Zast. Dolní Libchavy, osvětlení a rozvody

Zastávka bude osvětlena sklopnými perónními stožárky výšky 6 m.

4.3.15 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 00-37-01 Letohrad - Ústí nad Orlicí, ukolejnění

V rámci stavebního objektu se počítá s trakčními bleskojistkami, které budou připojené symetricky na oba kolejnicové pásy. V dalším stupni dokumentace bude nutné zpracovat změny KSU a TP včetně schválení a zavedení.

5. GEOTECHNICKÉ, GEODETICKÉ A OSTATNÍ POŽADAVKY

- 5.1 V průběhu zpracování dokumentace projektu stavby zajistí zhotovitel provedení průzkumů a měření v rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace:
 - geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby: mapový podklad mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem (mimo) je vyhotovený v roce 2014 v souladu s platnými normami a předpisy SŽDC (SŽG, pracoviště Pardubice) a bude zhotoviteli předán v digitální podobě. Zhotovitel projektové dokumentace provede max. doměření v místech, kde stavba případně přesáhne rozsah mapového podkladu.
 - zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, u kterých by mohlo dojít k závažné kolizi v návrhu technického řešení.
 - údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech kde dochází k nevyhnutnému zásahu mimo hranici dráhy
 - geotechnický průzkum dle požadavků předpisu SŽDC S4, zvláště pak v místech navržených sanací železničního spodku a sanací skal
 - předběžný korozní průzkum
- 5.2 V průběhu zpracování dokumentace si zhotovitel ve spolupráci se správcem zajistí provozní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady nutné k návrhu technického řešení stavby.
- 5.3 Při doplnění cestových návěstidel pro PZS v km 6,619 (P5200) budou v dopravně pravděpodobně vznikat nedostatečné zábrzdné vzdálenosti. Pro takový případ doporučujeme, aby byla dodržena alespoň zábrzdná vzdálenost mezi vjezdovými a cestovými návěstidly, a to i za cenu vysunutí vjezdových návěstidel ve směru od dopravní. Účelnost a nezbytnost nedostatečných vzdáleností musí být posouzeny dopravní technologií (resp. vyloučeno zkrácení užitečných délek kolejí).
- 5.4 Na stavbu bude muset být zpracováno a projednáno oznámení záměru dle zák. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

- 5.5 V rámci prací na oznámení záměru bude muset být zpracováno hlukové posouzení záměru, včetně dopadů výstavby na hlukovou zátěž okolí. Při projektové přípravě musí být závěry hlukového posouzení respektovány.
- 5.6 V rámci zpracování projektové dokumentace je nutno prověřit možnost odstranění propadu traťové rychlosti km 1,870 – km 2,045 v rámci stávajících pozemků dráhy.
- 5.7 V souladu s Pokynem GŘ SŽDC č.16/2013 ve vazbě na budoucí zavedení systému ETCS navrhnout v projektové dokumentaci rychlostní profil V150.
- 5.8 Zadavatel předá zhotoviteli Projektu stavby projektovou dokumentaci (v elektronické podobě) včetně platného stavebního povolení opravy propustku v km 8,040. Zpracovatel Projektu stavby se bude při zpracování předmětné části PS touto dokumentací a podmínkami stavebního povolení plně řídit a dokumentaci využije.

Zpracoval: Ing. Šíp