





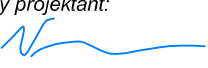
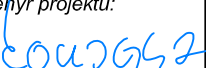


Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Bc. Michal Munzar	
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace	Bc. Michal Munzar	

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00			
Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz			
Vypracoval:  Bc. Michal Munzar	Kontroloval:  Ing. Bc. Martin Verner	Odpovědný projektant:  Ing. Bc. Martin Verner	Hlavní inženýr projektu:  Ing. Martin Koudelka
KRAJ: ÚSTECKÝ		OKRES: CHOMUTOV	OÚ: CHOMUTOV
Název akce: REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV			
Obsah: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA B.12. ORGANIZACE VÝSTAVBY		Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
		Stupeň:	PD
		Datum:	11/2017
		Měřítko:	-
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Formát:	A4
		Verze:	Část:
		Č. přílohy:	
01	B.12	1.	

Obsah:

1.	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.2	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE (STAVEBNÍKA)	4
1.3	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZPRACOVATELE DOKUMENTACE	4
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
2.1	POPIS ÚZEMÍ	5
2.2	ZÁKLADNÁ POPIS STAVBY	5
2.3	POPIS KONCEPCE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY	6
2.4	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	6
2.5	ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH	6
2.6	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	7
2.6.1	Dělení stavby na úseky	7
2.6.2	Přístupy na staveniště	7
2.6.3	Plochy zařízení staveniště	7
3.	PODMÍNKY A NÁROKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY	9
3.1	SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	9
3.2	ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ A PODMÍNKY STAVBY	9
3.2.1	Omezující faktory územní	9
3.2.2	Omezení silničního provozu	11
3.2.3	Omezení městské hromadné dopravy	11
3.2.4	Omezení pěší dopravy	11
3.3	POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU	11
3.4	STANOVENÍ PODMÍNEK STAVBY	12
3.4.1	Návrh protikoroze ochrany	12
3.4.2	Průzkum IS	12
3.4.3	Údaje o ochranných pásmech	12
4.	TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ VÝSTAVBY	14
5.	ZÁSADY HAVARIJNÍHO PLÁNU	22
5.1	HAVARIJNÍ PLÁN	22
5.1.1	Havarijní plán – Obecná část	22
5.1.1.1	Ekologická havárie	22
5.1.1.2	Hlavní kategorie látek způsobujících havarijní znečištění vod	22
5.1.2	Posouzení možných havarijních stavů během výstavby	23
5.1.3	Vymezení ploch zařízení staveniště (ZS)	23
5.1.4	Popis ohrožených míst z hlediska čistoty vod	23
5.1.5	Použité závadné, nebezpečné a zvláště nebezpečné látky rámci stavby	23
5.1.6	Preventivní opatření před kontaminací nebezpečnými látkami	24
5.1.7	Činnost při havárii, hlášení havárie	25

5.1.7.1	Konkrétní činnost pro případ havárie	25
5.1.7.2	Hlášení havárie	25

1. ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje stavby

Zakázkové číslo:	SML-P-2016-009
ISPROFIN:	542 352 0019
ISPROFOND:	327 321 4901
Název akce:	„Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Nové Sedlo nad Bílinou [70 6728] Kyjice [78 6551] Otvice [71 6961] Jirkov [66 0761] Chomutov I [65 2458]
Druh dokumentace:	Záměr projektu a Přípravná dokumentace (PD)
Trať:	Trať č. 130 – Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří (dle SJŘ) Trať č. 133 – Odb. Dolní Rybník – Jirkov (dle SJŘ) Trať č. 504A – Ústí nad Labem – Kadaň Prunéřov (dle TTP)
Traťový úsek:	0602 žst. Most – žst. Chomutov – záp. Zhlaví 0633 Dolní Rybník - Jirkov
Definiční úsek:	C5 žst. Kyjice 06 Kyjice – ústřední stavědlo – Dolní Rybník D1 D1 Odb. Dolní Rybník 08 Dolní Rybník – Chomutov- město E1 odb. Chomutov-město 10 odb. Chomutov-město - Chomutov-os.n. F1 žst. Chomutov-os.n. 02 Dolní Rybník - Jirkov B1 nz. Jirkov
Správce:	SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Popis zadání:	Rekonstrukce trati v daném úseku, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů

1.2 Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Investor a objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupená	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Vlastimil Spiegl Email: Spiegl@szdc.cz Tel: + 420 972 443 128 Mob: + 420 607 089 896

1.3 Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Dodavatel dokumentace:	Projekt servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b 198 21 Praha 9 - Hloubětín IČ: 49 82 31 41 DIČ: CZ 49 82 31 41
------------------------	--

Subdodavatelé:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha3 - Žižkov IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49
----------------	---

	NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582 110 00 Praha 1 IČ: 64 93 95 11 DIČ: CZ 64 93 95 11
--	--

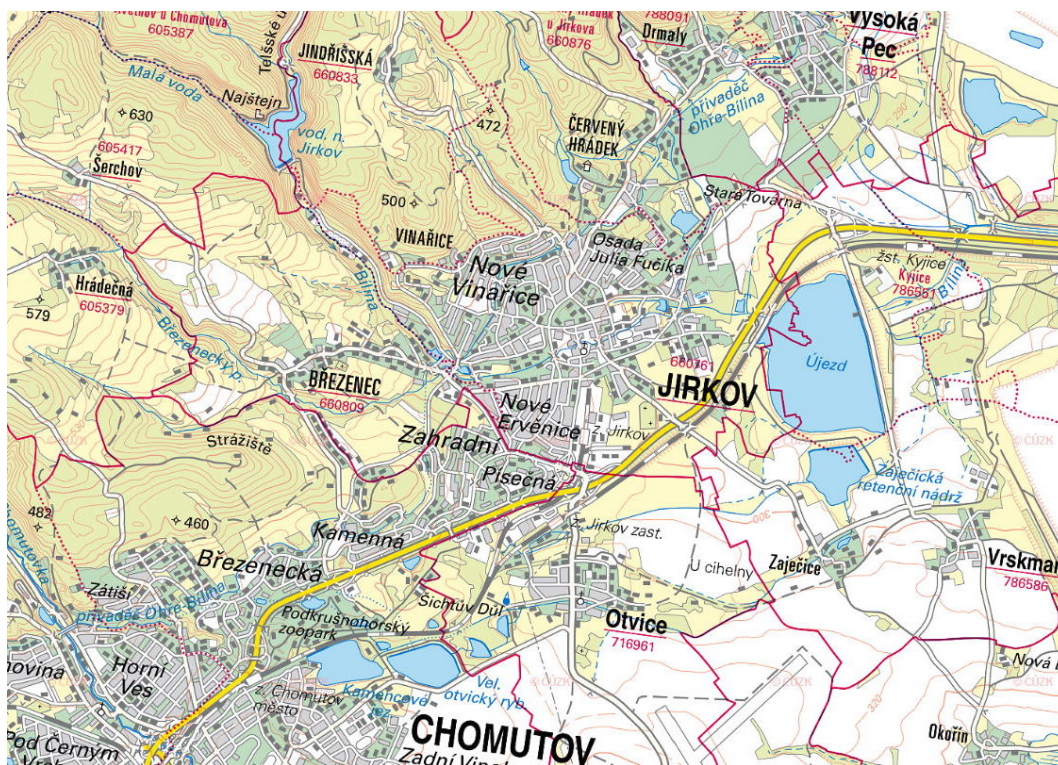
Zpracovatelé dokumentace:

Hlavní vedoucí projektu	Ing. Martin Koudelka . Projekt servis, spol. s r.o. Email: martin.koudelka@projekt-servis.cz Mob: + 420 725 059 889
Zástupce HIPa	Ing. Bc. Martin Verner . Projekt servis, spol. s r.o. Email: martin.verner@projekt-servis.cz Mob: + 420 739 507 861

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis území

Stavba se nachází v severních Čechách na trati Ústí nad Labem – Cheb. Samotný úsek rekonstrukce začíná stanicí ŽST Kyjice, která se nachází nedaleko obce Vrskaň. Rekonstruovaná železniční trať je následně vedena v souběhu se silnicí I/13 do zastávky Chomutov-město. Zájmová oblast byla historicky ovlivněna těžbou hnědého uhlí, což vyvolalo několik přeložek tratě až v 80-tých letech 20. století došlo k definitivnímu ustálení směrového a výškového vedení trasy. Od železniční stanice Kyjice je trať situována na železničním náspu k odbočné trati do zastávky Jirkov-zastávka. Železničním náspem prochází řeka Bílina, která se u ŽST Kyjice rozlévá do vodní nádrže Újezd. V těchto místech je trať vedena mostní estakádou délky 500 m. Následně železniční násep kříží, pomocí dvou mostních konstrukcí, komunikace Jirkov – Zaječice a II/251 Jirkov – Otvice. Za mostním objektem v obci Otvice (silnice II/251) se nachází železniční zastávka Jirkov. Od odbočné trati do zastávky Jirkov-zastávka prochází řešená stavba dále směrem na Chomutov evropsky významnou lokalitou Chomutov – zoopark (CZ0423213). Směrové vedení trati je uzpůsobeno poloze soustavy jezer (nejvýznamnější jezero – Kamencové jezero), výškové vedení koresponduje s okolním terénem. Za Kamencovým jezerem je prochází trať v intravilánu města Chomutov.



Obr. č. 1 – přehledná mapa krajiny

2.2 Základná popis stavby

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury trati v úseku ŽST Kyjice – kolejové spojky Chomutov-město, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů. Řešený úsek je délky přibližně 6km a je zařazen do mezinárodního transevropské sítě TEN-T Core network. V národním kontextu se jedná o spojnici 1. a 3. tranzitivního koridoru.

Hlavní cílem investiční akce je zlepšení infrastruktury, které povedou k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, ke snížení provozních nákladů, ke splnění parametrů dané národní a evropskou technickou legislativou (zejména technické specifikace pro interoperabilitu) a ke snížení vlivu stavby na životní prostředí (zejména snížení hlukové zátěže). Řešený úsek začíná ŽST Kyjice, kde dojde k přestavbě stanice na výhybnu. Hlavní část rekonstrukce železniční infrastruktury začíná kolejovými spojkami na chomutovské zhlaví ŽST Kyjice a končí kolejovými spojkami odbočky Chomutov-město.

Shrnutí hlavních přínosů stavby:

- Zvýšení třídy traťového zatížení na D4
- Zvýšení rychlosti v daném úseku (zejména v úseku Dolní Rybník – Chomutov-město)
- Zřízení bezbariérových přístupů na nástupiště
- Snížení objemu prostředků na zajištění provozuschopnosti dráhy
- Zvýšení bezpečnosti tratě (nové zabař, podchod Otvice)

2.3 Popis koncepce technického řešení stavby

Koncepce stavby „Rekonstrukce tratě v úseku Kyjice – Chomutov“ vychází z požadavků na interoperabilitu. Železniční svršek, v traťovém úseku, je typu 60 E2 na betonových pražcích. Rekonstruovaná nástupiště mají délku 200 m resp. 230 m. Nástupiště délky 230 m vychází z umístění návěstidel u zastávky a zachování užitečné délky nástupiště min. 200 m. Mosty a propustky jsou rekonstruovány popřípadě přestavěny, tak aby na všech objektech bylo průběžné kolejové lože tloušťky min. 350 mm. Koncepce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vychází z požadavku minimalizace provozních zaměstnanců a centralizace řízení dopravy (dispečer bude umístěn v ŽST Chomutov). Trakční vedení je projektováno stávajícího typu (stejnoseměrná trakce 3kV) a zároveň připraveno na výhledové přepnutí trakce na střídavou 25kV

2.4 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Realizace je předpokládána v termínu: **2019-2021**

Pozn: Pro splnění následujících termínů je nezbytné:

- | | |
|--|---------|
| • Ukončení územního řízení | 12/2017 |
| • Získání stavebního povolení | 2/2019 |
| • Ukončení výběrového řízení pro zhotovitele | 6/2019 |

2.5 Údaje o souvisejících stavbách

Se stavbou rekonstrukce traťového úseku jsou koordinovány připravované stavby SŽDC s. o.

- I. „Rekonstrukce žst. Řetenice“
- II. „Revitalizace a elektrifikace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov“
- III. „GSM-R Ústí nad Labem - Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“
- IV. „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň Prunéřov (včetně)“

Dále stavby ostatních investorů:

- I. „Nová komunikace u města Chomutov (objednavatel, Ústecký kraj)“

Na stavbu navazují následující stavby:

(pozn.: jedná se o pracovní názvy)

- I. „Výstavba chodníků obce Otvice (investor obec Otvice)“

2.6 Zhodnocení staveniště

2.6.1 Dělení stavby na úseky

Stavba se nachází v severních Čechách na trati Ústí nad Labem – Cheb. Samotný úsek rekonstrukce začíná stanicí ŽST Kyjice, která se nachází nedaleko obce Vrskaň. Rekonstruovaná železniční trať je následně vedena v souběhu se silnicí I/13 do zastávky Chomutov-město.

Stavbu lze rozdělit z hlediska stavebních postupů na 7 úseků:

0. kabelizace, přípravné práce
1. Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 2 od výhybny č. 23 v ŽST Kyjice až do km 59,144, vložení provizorních kolejových spojek km od 59,144 – do km 59,294
2. Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 2 od km 59,294 až po výhybu č. 1 v ŽST Chomutov
3. Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 1 od km 59,219 až po výhybu č. 2 v ŽST Chomutov
4. Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 1 od výhybny č. 24 v ŽST Kyjice až do km 59,213
5. Zrušení provizorních kolejových spojek km od 59,144 – do km 59,294 a rekonstrukce železničního svršku a spodku v tomto úseku
6. Dokončovací práce a zkušební provoz

Stavební činnosti a postupy na jednotlivých úsecích budou koordinovány, jelikož určité stavební činnosti na sebe vzájemně navazují.

2.6.2 Přístupy na staveniště

Přístupy na staveniště budou vedeny po pozemních komunikacích a dráze. Pro stavby bude zřízeno sedm stavenišť.

1. ŽST Chomutov: přístup na staveniště z místní pozemní komunikace ul. Nádražní
2. zast. Chomutov – město: přístup na staveniště z místní komunikace ul. Stromovka
3. přejezd v km 61,809: přístup na staveniště ze silnice III/00732 ul. Mostecká
4. Odb. Dolní Rybník: přístup na staveniště z místní komunikace ul. U Vodárny
5. zast. Jirkov (před VB.): přístup na staveniště z místní komunikace ul. Obchodní zóna
6. most v km 57,255: přístup na staveniště ze silnice III/25118 ul. Zaječická
7. ŽST Kyjice: přístup na staveniště ze silnice III/0135

2.6.3 Plochy zařízení staveniště

Prostor stavby nebude umožňovat skladování vytěžené zeminy, vybouraných hmot apod., které budou průběžně odváženy na příslušné skládky. Mezideponie bude sloužit pouze pro vytěžený štěrk, který bude dopraven k mobilním recyklačním linkám, umístěným v ŽST Kyjice a Odb. Dolní Rybník, kde dojde k jeho pročištění a následnému dalšímu využití. Na přemístění vytěženého štěrku budou použity výsypné vozy. Zhotovitel zabezpečí zařízení staveniště proti nepříznivým živlům (krádeže a poškození).

Jednotlivé velikosti ploch stavenišť budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace.

1. Staveniště v ŽST Chomutov: v místě zpevněných ploch
2. Staveniště zast. Chomutov – město: v prostoru před výpravní budou
3. Staveniště u přejezdu v km 61,809: v prostoru rušeného přejezdu a přilehlé pozemní komunikace
4. Staveniště Odb. Dolní Rybník: v místě stávající zpevněné plochy
5. Staveniště Zast. Jirkov: v prostoru před výpravní budou, stávající parkovací plochy
6. Staveniště u mostu v km 57,255: prostor u silnice III/25118 ul. Zaječická
7. Staveniště v ŽST Kyjice: v místě zpevněných ploch

3. PODMÍNKY A NÁROKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

3.1 Související investice

Dále stavby ostatních investorů:

- I. Nová komunikace u města Chomutov (objednavatel, Ústecký kraj)

Na stavbu navazují následující stavby:

(pozn.: jedná se o pracovní názvy)

- II. Výstavba chodníků obce Otvice (investor obec Otvice)

V dalším projektovém stupni je nutné, aby byla držena prostorová a časová koordinace staveb.

3.2 Zvláštní opatření a podmínky stavby

3.2.1 Omezující faktory územní

Národní parky (NP)

V zájmovém území Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov se nenachází žádný národní park. Nejblíže se nachází České Švýcarsko - národní park, jehož hranice je ve vzdálenosti cca 70 km SV směrem.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

V blízkosti záměru se nenachází CHKO. Nejblíže CHKO je České Středohoří ve vzdálenosti cca 16,5 km východním směrem.

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

V blízkosti záměru se nenachází žádná NPR či NPP. Nejblíže NPR je Jezerka ve vzdálenosti cca 3,2 km severním směrem.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

V blízkosti záměru se nenachází žádná PR či PP. Nejblíže PP je Bezručovo údolí ve vzdálenosti cca 1,3 km severním směrem.

Natura 2000 – evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Záměr svým umístěním částečně zasahuje do evropsky významné lokality. V zájmové území stavby se nachází oblast NATURA 2000 v blízkosti Kamencového jezera a Velkého otvického rybníku – EVL (kód 2808) – Chomutov zoopark.

Realizace záměru je z části v okrajové části EVL (ID 2808) Chomutov zoopark.

Realizací záměru bude dotčena oblast EVL těmito stavebními objekty:

- | | |
|------------|--|
| • SO 14-24 | PROPUSTEK V KM 61,143 – zrušení objektu |
| • SO 14-25 | PROPUSTEK V KM 61,168 - zrušení objektu |
| • SO 14-26 | PROPUSTEK V KM 61,681 - oprava stávajícího |
| • SO 14-27 | PROPUSTEK V KM 61,937 - zrušení objektu |

Všechny opravy propustků spočívají v přestavbě na trubní nebo železobetonový rám.

- | | |
|------------|--|
| • SO 14-41 | ZÁRUBNÍ ZEĎ V KM 61,753-61,797 - zrušení objektu |
| • SO 14-08 | LÁVKA PRO PĚŠÍ V KM 61,663 - nová stavba |

Zásahy v EVL Chomutov zoopark jsou do stávajících staveb, ve formě udržovacích prací, s výjimkou nové nadzemní lávky pro pěší (výška cca 10 m), lávka nebude vyčnívat nad stávající vzrostlou zeleň, kácení dřevin nebude z důvodu výstavby lávky realizováno. V místě plánované lávky byl proveden biologický průzkum, viz B. 3 příloha č. 5, kde byl vyloučen vliv na předmět ochrany oblasti NATURA.

Krajinný ráz

Realizace záměru úprava stávající trati v úseku železnice Kyjice – Chomutov bude ve stávajícím železničním náspu. Mimo stávající trať se dostaneme při narovnání oblouku u Prostředního rybníka, kdy dojde k posunu koleje, posunem budeme i nadále v tělese železnice v místě původní vlečky.

V EVL Chomutov zoopark bude vybudována nadzemní lávka pro pěší (výška cca 10 m). Výška okolních stromů je cca 20 m, vzhledem ke vzrostlým stromům v bezprostředním okolí lávky, které nebudou stavbou dotčeny a budou po realizaci převyšovat lávku pro pěší, lze zásah do krajinného rázu považovat za malý.

Dále v rámci stavby budou realizovány podchody:

- SO 14-04 PODCHOD V km 59,647 (u ŽST JIRKOV)
- SO 14-05 PODCHOD V km 62,780 (u ŽST CHOMUTOV-MESTO)
- SO 14-07 PODCHOD V km 60,035 (OTVICE) – nová stavba
- SO 14-09 PODCHOD KYJICE, km 55,650 – zrušení objektu

Podchody pod železničním náspem budou vyvedeny v úrovni nástupišť. Přebytečná zemina bude použita do zarovnání terénu v místě stavby, popř. s ní bude nakládáno jako s odpadem.

Nebudou realizovány nové výškové stavby mimo lávku pro pěší, dojde lokálně k demolicí starých nevyužívaných objektů, z těchto důvodů nedojde ke zhoršení stavu v porovnání se stavem stávajícím, vliv na krajinný ráz lze hodnotit jako malý.

Územní systém ekologické stability

Záměr zasahuje do územního systému ekologické stability následovně, znázornění nadregionálního a regionálního ÚSES je v B. 3 v příloze 3b.

Lokální ÚSES je zastoupen v jednotlivých územích takto:

k.ú. Chomutov:

- Přímou přes trať u Kamencového jezera podél trati je vymezeno LBC - Zoologická zahrada směrem, na které mimo trať navazuje LBK do ZOO – Kamenný vrch. V přímém křížení je ÚSES vedoucí do ZOO (lávka nad tratí), křížení ÚSES bude ponecháno ve stávajícím stavu bez zásahu.
- Kamenný vrch - park přírodního charakteru na okraji zastavěného území. Zahrnuje menší nezařízené lesní porosty.
- Zoologická zahrada - rozptýlené porosty dřevin, travnaté plochy. Jádrovým územím budou okrajové porosty mimo návštěvnické cesty a výběhy. Zahrnuje skupinu památných stromů Kaštanka.
- Záměr jde po okraji vymezeného ÚSES, v daném úseku bude v sousedství ÚSES realizována lávka pro pěší, k přímému zásahu do ÚSES nedojde.
- V blízkosti EVL je vymezen NBRK_ID 1.

K.ú. Jirkov:

- Přímý střet s regionálním biokoridorem RBK 572 na samé hranici Jirkova křížuje trať s propojením na LBC 24, LBC 25.
- Vzhledem ke křížení úseku a trati nedojde k žádné změně stávajícího stavu, nebude ÚSES v k.ú. Jirkov ovlivněn záměrem, ÚSES je vázán na vodní toky a rybníky, povrchové vody, do kterých nebude zasahováno. Stavební objekt SO 14-01 je bez stavebního zásahu, vyjma nezbytných úprav vyvolaných případnou rekonstrukcí železničního svršku.

k.ú. Otvice:

- Přes trať naproti EVL Chomutov zoopark je vymezeno LBC 2 Prostřední rybník.
- Opatření pro LBC vymezit plochy pro spontánní vývoj a pro úpravu a doplnění porostů, chránit pobřeží rybníků.

k.ú. Vrksmaň:

- bez střetu s lokálním ÚSES

V místě záměru dochází k zásahu do systému ÚSES (nadregionální biokoridor), ostatní ÚSES může být dotčen v k.ú. Jirkov, kde bude realizován stavební objekt SO 14-01. ÚSES je zde vázán na vodní toky a rybníky, povrchové vody mohou být ohroženy realizací mostu pouze při havárii, neboť součástí stavby je pouze obměna železničního svršku. Ostatní prvky ÚSES nebudou záměrem dotčeny.

Vzhledem k zásahu do stávajících staveb dráhy na drážních pozemcích nedojde k negativnímu ovlivnění prvku ÚSES.

3.2.2 Omezení silničního provozu

V oblasti výjezdu ze stavby (stavenišť) bude snížena rychlost na **30 km/h**. Doprava při výjezdu ze staveniště bude operativně řízena pracovníky stavby a příslušným dopravním značením.

Objízdné trasy budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace v rámci „Dopravně inženýrského opatření“. Objízdná trasa a uzavírka se budou týkat ul. Zaječická, Přemyslova, Jirkovská a Cihlářská. Vyjma ul. Přemyslova nedojde k trvalé uzavírci pozemní komunikace pro potřeby výstavby

3.2.3 Omezení městské hromadné dopravy

Ve městě je MHD realizována pomocí autobusových linek a trolejbusů. Dojde k omezení provozu trolejbusových linek v ul. Cihlářská. Rozsah omezení se upřesní během projektu stavby. Předpokládá se kompletní vyloučení napojení trolejového vedení v délce cca 9 měsíců.

3.2.4 Omezení pěší dopravy

Z důvodu rekonstrukce objektu zast. Jirkov budou přestup na nástupiště řešen přístupovým chodníkem z obce Otvice. Docházková vzdálenost se prodlouží cca o 0,5 km.

Přístup k Zooparku u přejezdu v km 61,809 (v místě je vedena cyklostezka č. 3114) bude po dobu výstavby bez náhrady uzavřen. Předpokládaná doba uzavírky cca 6 měsíců. Alternativní cesta je předběžně navržena po cyklostezce č. 3077.

Ulice Cihlářská bude zcela pro pěší uzavřena, z důvodu rekonstrukce železničního mostu v km 62,867. Přístup ze severní části města je předpokládán přes ul. Blatenská a Škroupova k objektu zastávky Chomutov město.

3.3 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Obecně bude stavby předána do provozu jako celek s výjimkou

S ohledem na nepřetržitý provoz některých inženýrských sítí bude jejich uvedení do provozu provedeno po jejich dokončení. Zejména se jedná o sdělovacích DOK, silové napájecí vedení, vodovod, kanalizace a přeložky silových a sdělovacích ostatních IS.

Podmínkou uvedení mostu do provozu je provedení technickobezpečnostní zkoušky ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. formou hlavní prohlídky a statické zatěžovací zkoušky.

Pro zajištění požadované účinnosti je nutné předpokládat pro zkušební zatížení dvojicí nehodových jeřábů EDK 750 vč. protizávaží příp. hmotnostní ekvivalent.

3.4 Stanovení podmínek stavby

3.4.1 Návrh protikorozi ochrany

Postupovat dle předpisu SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TKP staveb železničních drah v ČR. Na mostních objektech budou umístěny kontrolní měřicí body (KMB). Protikorozi ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována před začátkem 1. až 5. etapy.

Návrh predběžného a dodatečného korozního průzkumu a měření v průběhu stavby je navržen takto:

- U železobetonových staveb je rozsah průzkumů a měření dán projektovou dokumentací jednotlivých objektů.
- V případě měření na kovových úložných zařízeních je třeba se zaměřit především na uzemnění a ochranné vodiče distribuční sítě, přičemž je důležité, aby měřená zařízení pokrývala pokud možno celou trasu stavby s přihlédnutím k charakteru okolní zástavby.

Korozní průzkum bude proveden v dalším stupni projektové dokumentace.

3.4.2 Průzkum IS

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

3.4.3 Údaje o ochranných pásmech

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994; ("Drážní zákon" - v aktuálně platném znění zákona č. 377/2009 Sb.)). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění.

Vymezení ochranných pásem u silnic, dálnic a místních komunikací stanovuje zákon číslo 13/1997 Sb o pozemních komunikacích ("Silniční zákon" -v aktuálně platném znění zákona č. 347/2009 Sb.)

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti, 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku, 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy, 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

V rámci projektové přípravy bylo provedeno ověření stávajících a nově připravovaných inženýrských sítí.

Ochranná pásma IS:

• Plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm:	12,0 m na obě strany
• Plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm:	8,0 m na obě strany
• Plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně:	4,0 m na obě strany
• NTL a STL rozvodů:	1,0 m na obě strany
• VTL a VVTL rozvodů:	2,0 m na obě strany
• Kanalizace a vodovod do DN 500 mm:	1,5 m na obě strany
• Kanalizace a vodovod nad DN 500 mm:	2,5 m na obě strany
• Teplovody	2,5 m na obě strany
• Podzemní elektrické vedení do 110 kV:	1,0 m na obě strany
• Podzemní elektrické vedení nad 110 kV:	3,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 1 kV do 35 kV:	7,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 35 kV do 110 kV:	12,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 35 kV do 110 kV:	12,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 100 kV do 220 kV:	15,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 220 kV do 400 kV:	20,0 m na obě strany
• Nadzemní elektrické vedení nad 400 kV:	30,0 m na obě strany
• Optické a metalické vedení:	1,5 m na obě strany
• Dálkové sdělovací kabely:	1,5 m na obě strany

Chráněná území:

Podle § 25 zákona o ochraně přírody jsou chráněné krajinné oblasti rozsáhlá území s harmonicky utvářenou krajinou, charakteristicky vyvinutým reliéfem, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, s hojným zastoupením dřevin, popřípadě s dochovanými památkami historického osídlení, lze vyhlásit za chráněné krajinné oblasti. Hospodářské využívání těchto území se provádí podle zón odstupňované ochrany tak, aby se udržoval a zlepšoval jejich přírodní stav a byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce těchto území. Rekreační využití je přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí. Chráněné krajinné oblasti, jejich poslání a bližší ochranné podmínky vyhláší vláda republiky nařízením.

V blízkosti záměru se nenachází CHKO. Nejbližší CHKO je České Středohoří ve vzdálenosti cca 16,5 km východním směrem.

4. TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ VÝSTAVBY

Realizace je předpokládána v termínu: **2019-2021**

Pozn: Pro splnění následujících termínů je nezbytné:

Ukončení územního řízení	12/2017
Získání stavebního povolení	2/2019
Ukončení výběrového řízení pro zhotovitele	6/2019

Stavba je rozdělena na 7 etap, přehled hlavních stavebních činností:

Etapu 0. – přípravné práce, výstavba technologie (kabelizace) 07/2019 – 03/2020

- Výstavba ZabZař a SdělZař, položení kabelových tras:
 - Realizace kabelových tras v celém řešeném úseku. Budou osazena nová návěstidla, další prvky zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, provizorní stavy, demontáže, přezkušování. (rozsah demontáže a provizorní stavy viz TZ D. 1). Podrobnější harmonogram montáže a přezkušování zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude rozpracován v dalším stupni projektové dokumentace. **Veškerá kabelizace, která bude během stavby položena, nebo využita, bude po celou dobu stavby dostatečně ochráněna proti poškozením vlivem zemních prací!**
- Výstavba základů trakčního vedení a silnoproudá technologie:
 - Součástí nového trakčního vedení bude realizace základů a osazení sloupů trakčního vedení v úseku ŽST Kyjice – Odb. Dolní Rybník (**SO 31-01**), Odb. Dolní Rybník (**SO 31-02**) a Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město (**SO 31-03**). Současně dojde k osazení nových bran (**SO 31-01 a 03**).
 - Postup výstavby definitivních podpěr TV v km 67,788 umístěných v rámci zastřešení zast. Chomutov město, které nelze zhotovit v předstihu (0. etapa), bude zhotovena provizorní brána v km cca 67,765. Ostatní podpěry TV umístěné v zastřešení v zast. Jirkov a Chomutov město lze vystavět v 0. etapě.
- Pozemní objekty budov:
 - v ŽST Chomutov budou upraveny prostory pro nová technologická zařízení a pracoviště dopravní kanceláře vč. zázemí (**SO 21-06**). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě 0. 8,5 měsíců).**
 - V km 62,801 v zast. Chomutov – město (**SO 21-02**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravu 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě 0. 3,5 měsíce).** Při přestavbě bude odstraněna čekárna (**SO 25-01**). **Orientační doba výstavby cca 1 měsíce.** Výstavba technologického objektu (**SO 21-05**). **Orientační doba výstavby cca 4 měsíce.**
 - V km 60,512 v Odb. Dolní Rybník (**SO 21-04**) budou realizován technologický objekt. **Orientační doba výstavby cca 4 měsíce.**
V Odb. Dolní Rybník dojde k demolici trafostanice obj. č. 306 a stavebna obj. č. 198 v Odb. Dolní Rybník v km 60,512 (**SO 25-02**). **Orientační doba výstavby cca 1 měsíce.**
 - V km 59,647 v zast. Jirkov (**SO 21-01**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravou 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě 0. 8,5 měsíců).**
 - Technologický objekt (trafostanice) v km 55,610 (**SO 21-03**) v ŽST Kyjice bude přestavěn, dle požadavků technologických zařízení. **Orientační doba výstavby cca 8 měsíců.**

- V zast. Jirkov a Chomutov město dojde k demolici stávajících přístřešků nástupiště, z důvodu výstavby podpěr TV (**SO 25-03**), vlastní realizace nových přístřešků bude probíhat v dalších etapách.
- Přístupová komunikace v zast. Jirkov:
 - V zast. Jirkov bude vybudována přístupová komunikace (**SO 12-03**) od mostu v km 59,483 až do podchodu v km 59,647 (provizorní probourání do podchodu).
- Mostní objekty:
 - U stávajících propustků v km 59,730 (**SO 14-21**) a 60,050 (**SO 14-22**) bude provedena demolice stávajících říms a výstavba nových, sanace čel, odláždění (vtok a výtok) a pročištění příkopů.
 - V km 61,695 začne výstavba lávky pro pěší (**SO 14-08**).
- Dopravní opatření v etapě 0.:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje.

Dopravní opatření

- Kolem pracovních míst jízda pomalou rychlostí 50 km/h.

Etapu I. – úsek ŽST Kyjice – Kolejové spojk

03/2020 – 05/2020

- Rekonstrukce železničního svršku a spodku:
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 2 od výhybny č. 23 v ŽST Kyjice až do km 59,144 a vložení provizorních kolejových spojek km od 59,144 – do km 59,294. **Předpokládaná doba trvání etapy výstavby dva a půl měsíce – konec prvního kvartálu 2020.**
 - Úprava zabezpečení provizorních kolejových spojek je řešeno viz TZ D. 1.
 - Vložením provizorních spojek v daném místě bude předcházet snesení kolejového roštu a v částečném odtěžení kolejového lože. Provizorní spojk budou smontovány v zast. Jirkov a poté kolejovou mechanizací přepraveny na místo montáže, kde budou svařeny jejich koncové, výměnové styky výhybek a jejich srdcovek.
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude spočívat ve snesení stávajícího kolejové roštu, odtěžení kolejové lože a jeho čištění, sanací železničního spodku, s následným kladením nového kolejového roštu a doštěrkováním se směrovou a výškovou úpravou polohy koleje.
- Pozemní objekty budov:
 - v ŽST Chomutov budou upraveny prostory pro nová technologická zařízení a pracoviště dopravní kanceláře vč. zázemí (**SO 21-06**). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě I. 2,5 měsíce).**
 - V km 62,801 v zast. Chomutov – město (**SO 21-02**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravou 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě I. 2,5 měsíce).**
 - V km 59,647 v zast. Jirkov (**SO 21-01**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravou 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě I. 1 měsíc).**

- Mostní objekty:
 - Začne celková přestavba železničního mostu v km 62,867 (**SO 14-06**). Před započatím stavebních prací bude předcházet vložení dvou provizorních stavů (mostní provizorium), kvůli zachování kolejového provozu na obou kolejích. **Předběžná celková doba výstavby cca 8,5 měsíce (v etapě I. 2,5 měsíce).**
 - Zahájena oprava mostu v km 57,255 (**SO 14-01**), která bude spočívat ve výměně ložisek u koleje č. 2.
 - Nový propustek v km 60,921 (**SO 14-23**), jako náhrada za propustek v km 60,921, bude vystavěn před zahájením rekonstrukce železničního svršku a spodku v aktuální etapě.
- Trakčního vedení a silnoproudá technologie:
 - V ŽST Kyjice vznikne demontáž v podobě jednoho kotevního úseku v koleji v č. 2 a následná montáž nového kolejového úseku. (**SO 31-01**).
 - Úprava kotevního úseku od provizorních kolejových spojek směrem na Chomutov v koleji č. 2 (**SO 31-01**).
 - Montáž provizorního systému trakčního vedení dvou spojek (**SO 31-01**).
- Dopravní opatření v etapě I.:

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Dolní Rybník, výluková propustnost činí 197 / 123 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Dolní Rybník omezenou rychlostí 50 km/h. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku v ŽST Kyjice (sudý směr) nebo u návěstidla 1-596 (lichý směr).
- Vlaky budou vlivem pomalé jízdy opožděny. Výlukový GVD je součástí dokumentace v části B. 02.

- Dopravní opatření v etapě I. (při výstavbě Odb. Dolní Rybník):

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Chomutov město, výluková propustnost činí 104 / 65 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město omezenou rychlostí 50 km/h v místě odbočky Jirkov při její výstavbě / demontáži. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku v ŽST Kyjice (sudý směr) nebo u návěstidla S1a (S90) ŽST Chomutov (lichý směr).
- Vlaky budou vlivem pomalé jízdy opožděny. V typické dvouhodinové periodě vybrané vlaky osobní dopravy vyčkávají u příslušných návěstidel na volnou kapacitu trati. Výlukový GVD je součástí dokumentace v části B. 02.
- Při výluce 1. traťové koleje bude probíhat jednokolejný provoz pouze v úseku Kyjice – Odb. Dolní Rybník, výsledná propustnost trati a zpoždění vlaků budou příznivější.

Etapu II. – Kolejové spojky – Odb. Chomutov město

05/2020 – 09/2020

- **Rekonstrukce železničního svršku a spodku:**
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 2 od km 59,294 až po výhybu č. 1 v ŽST Chomutov. **Předpokládaná doba trvání etapy výstavby tři měsíce – třetí kvartál 2020.**
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude spočívat ve snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kolejové lože a jeho čištění, sanací železničního spodku, s následným kladením nového kolejového roštu a došterkováním se směrovou a výškovou úpravou polohy koleje.
- **Pozemní objekty budov:**
 - v ŽST Chomutov budou upraveny prostory pro nová technologická zařízení a pracoviště dopravní kanceláře vč. zázemí (**SO 21-06**). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě II. 1 měsíce).**
 - V km 62,801 v zast. Chomutov – město (**SO 21-02**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravou 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě II. 3 měsíce).**
 - V km 59,647 v zast. Jirkov (**SO 21-01**) začne optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravou 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě II. 2,5 měsíce).**
- **Trakčního vedení a silnoproudá technologie:**
 - Montáž vodičů, úprava provizorního systému v traťové koleji č. 1 a 2 (**SO 31-01**).
 - Montáž a demontáž vodičů, demontáž a následná montáž jednoho kotevního úseku v koleji č. 2 v ŽST Chomutov (**SO 31-03**).
- **Mostní objekty:**
 - Železniční most v km 62,867, pokračování přestavby (**SO 14-06**). **Předběžná celková doba výstavby cca 8,5 měsíce (v etapě II. 3 měsíce).**
 - Rekonstrukce mostu v km 58,293 (**SO 14-02**), která spočívá v sanaci betonových povrchů.
 - Rekonstrukce železničního mostu v km 59,483 (**SO 14-03**), která bude spočívat ve výstavbě nových říms u traťové koleje č. 2.
 - V etapě II. začne přestavba podchodu v km 59,647 v zast. Jirkov (**SO 14-04**) a podchodu v km 62,780 zast. Chomutov město (**SO 14-05**).
 - Traťová kolej č. 1 bude doplněna o mostní provizorium pro nový podchod v km 60,035 (**SO 14-07**) v obci Otvice, v návaznosti na tuto skutečnost započnou stavební práce na podchodu v km 60,035. Mostní provizorium bude přemístěno z železničního mostu v km 62,867, kde v této etapě už probíhá rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 2.
 - U stávajících propustků v km 60,921, 61,143, 61,168, 61,937 a 62,348 (**SO 14-23, 24, 25, 27 a 29**) bude provedena kompletní demolice pod traťovou kolejí č. 2.
 - Rekonstrukce propustku v km 61,681 (**SO 14-26**).
- **Nástupiště:**
 - V zast. Jirkov započne přestavba mimoúrovňového nástupiště u traťové koleje č. 2 (**SO 12-01**) vč. zastřešení (**SO 22-01**). Současně bude rekonstruováno mimoúrovňové nástupiště (**SO 12-02**) vč. zastřešení (**SO 22-02**) v zast. Chomutov - město u traťové koleje č. 2.
- **Železniční přejezdy:**
 - Železniční přejezd v km 61,809 (P1961) (**SO 13-01**) bude částečně rozebrán u traťové koleje č. 2. Železniční přejezd v km 62,341 (P1962) (**SO 13-02**) bude rekonstruován u traťové koleje č. 2.

- Dopravní opatření v etapě II.:

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město, výluková propustnost činí 134 / 83 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město omezenou rychlostí 50 km/h. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku u návestidla 2-588 (sudý směr) nebo u návestidla S1a (S90) ŽST Chomutov (lichý směr).

Etapu III. – Kolejové spojky – Odb. Chomutov město

09/2020 – 12/2020

- Rekonstrukce železničního svršku a spodku:
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 1 od km 59,219 až po výhybu č. 2 v ŽST Chomutov. **Předpokládaná doba trvání etapy výstavby tři měsíce – třetí/čtvrtý kvartál 2020.**
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude spočívat ve snesení stávajícího kolejové roštu, odtěžení kolejové lože a jeho čištění, sanací železničního spodku, s následným kladením nového kolejového roštu a došterkováním se směrovou a výškovou úpravou polohy koleje.
- Pozemní objekty budov:
 - V km 62,801 v zast. Chomutov – město (**SO 21-02**) pokračuje optimalizace budovy zastávky, stavební práce začnou demolicí 2.NP, následnou úpravu 1. NP. (prostory pro technologická zařízení, odbavovací hala, podklady vč. zázemí pro personál a sociální zařízení). **Orientační doba výstavby cca 12 měsíců (v etapě III. 3 měsíce).**
- Trakčního vedení a silnoproudá technologie:
 - Montáž kotevního úseku od provizorních kolejových spojek směrem na Chomutov v koleji č. 1 (**SO 31-01**).
 - Montáž vodičů, úprava provizorního systému traťové koleji č. 1 a 2 (**SO 31-01**).
 - Montáž a demontáž vodičů, demontáž a následná montáž jednoho kotevního úseku v koleji č. 1 v ŽST Kyjice (**SO 31-01**).
- Mostní objekty:
 - Železniční most v km 62,867, pokračování přestavby (**SO 14-06**). **Předběžná celková doba výstavby cca 8,5 měsíce (v etapě III. 3 měsíce).**
 - Rekonstrukce železničního mostu v km 59,483 (**SO 14-03**), která bude spočívat ve výstavbě nových říms u traťové koleje č. 1.
 - Pokračování opravy mostu v km 57,255 (**SO 14-01**), která bude spočívat v sanaci spodní stavby mostu.
 - Pokračuje výstavba podchodu (**SO 14-07**) v obci Otvice.
 - V etapě III. pokračuje přestavba podchodu v km 59,647 v zast. Jirkov (**SO 14-04**) a podchodu v km 62,780 zast. Chomutov-město (**SO 14-05**).
 - U stávajících propustků v km 60,921, 61,143, 61,168, 61,937 a 62,348 (**SO 14-23, 24, 25, 27 a 29**) bude provedena kompletní demolice pod traťovou kolejí č. 1.
 - Úprava propustku v km 60,921 (**SO 14-23**).
 - Pokračuje rekonstrukce propustku v km 61,681 (**SO 14-26**).
- Nástupiště:
 - V zast. Jirkov započne přestavba mimoúrovňového nástupiště u traťové koleje č. 2 (**SO 12-01**) vč. zastřešení (**SO 22-01**). Současně bude rekonstruováno mimoúrovňové nástupiště (**SO 12-02**) vč. zastřešení (**SO 22-02**) v zast. Chomutov-město u traťové koleje č. 2.

- Železniční přejezdy:
 - Železniční přejezd v km 61,809 (P1961) (**SO 13-01**) bude částečně rozebrán u traťové koleje č. 2. Železniční přejezd v km 62,341 (P1962) (**SO 13-02**) bude rekonstruován u traťové koleje č. 2.
- Dopravní opatření v etapě III.:

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Dolní rybník, výluková propustnost činí 197 / 123 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Jirkov omezenou rychlostí 50 km/h. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku v ŽST Kyjice (sudý směr) nebo u návěstidla 1-596 (lichý směr).
- Vlaký budou vlivem pomalé jízdy opožděny. Výlukový GVD je součástí dokumentace v části B. 02.

Etapu IV. – úsek ŽST Kyjice – Kolejové spojky

03/2021 – 05/2021

- Rekonstrukce železničního svršku a spodku:
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 1 od km 59,213 až po výhybku č. 24 v ŽST Kyjice. **Předpokládaná doba trvání etapy výstavby dva a půl měsíce – konec prvního kvartálu 2021.**
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude spočívat ve snesení stávajícího kolejové roštu, odtěžení kolejové lože a jeho čištění, sanací železničního spodku, s následným kladením nového kolejového roštu a doštěrkováním se směrovou a výškovou úpravou polohy koleje.
- Trakčního vedení a silnoproudá technologie:
 - Úprava kotevního úseku od provizorních kolejových spojek směrem na Kyjice v traťové koleji č. 1 (**SO 31-01**).
 - Montáž vodičů, úprava provizorního systému v traťové koleji č. 1 a 2 (**SO 31-01**).
 - Montáž vodičů, montáž systému trakčního vedení - spojky č. 2 (**SO 31-02**).
 - Montáž a demontáž vodičů, demontáž a následná montáž jednoho kotevního úseku v koleji č. 1 v ŽST Chomutov (**SO 31-03**).
- Mostní objekty:
 - Pokračování opravy mostu v km 57,255 (**SO 14-01**), která bude spočívat ve výměně ložisek u koleje č. 1.
 - Železniční most v km 59,483 (**SO 14-03**), u kterého bude provedena sanace spodní stavby a části mostovky.
- Dopravní opatření v etapě IV.:

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město, výluková propustnost činí 134 / 83 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město omezenou rychlostí 50 km/h. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku u návěstidla 2-588 (sudý směr) nebo u návěstidla S1a (S90) ŽST Chomutov (lichý směr).

Etapu V. – Demontáž kolejových spojek, ŽST Kyjice

05/2021 – 07/2021

- **Přestavba ŽST Kyjice:**
 - Podchod v km 55,650 (**SO 14-09**) a ostrovní nástupiště (**SO 12-04**) v délce 90m v ŽST Kyjice budou zdemolovány. Při zrušení podchodu a nástupiště budou postupně vyloučeny koleje č. 1, 2 a 4, při vyloučení kolejí v místě podchodu dojde ke snesení kolejového roštu a následně náhradě za nové kolejové pole v délce 25 m. Při výluce koleje č. 4 bude snesen kolejový rošt od výhybky č. 13, 15, 16, 17 a 18, který také zahrnuje manipulační koleje č. 6, 8, 10 a 12 (**SO 31-11**).
 - Předpokládaný požadavek na výluky je 2 týdny na vyloučenou kolej č. 1 a 2.**
 - Předpokládaný požadavek na výluky je 3 týdny na vyloučenou kolej č. 4.**
 - V rámci demolice ostrovního nástupiště bude zrušeno zastřešení.
- **Rekonstrukce železničního svršku a spodku:**
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku v traťové koleji č. 1 a 2 od km 59,144 až po km 59,294. **Předpokládaná doba trvání etapy výstavby 2 týdny první/druhý kvartál 2021.**
 - Odstranění kolejových spojek v km 59,144 – 59,294.
 - Úprava zabezpečení při odstranění provizorních kolejových spojek je řešeno viz TZ D. 1.
 - Rekonstrukce železničního svršku a spodku bude spočívat ve snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kolejové lože a jeho čištění, sanaci železničního spodku, s následným kladením nového kolejového roštu a došterkováním se směrovou a výškovou úpravou polohy koleje.
- **Trakčního vedení a silnoproudá technologie:**
 - Montáž vodičů, demontáž provizorního systému z provizorních spojek traťové koleji č. 1 a 2 (**SO 31-01**).
 - Demontáž kotevního úseku TV v místě provizorních spojek v traťové koleji č. 1 (**SO 31-01**).
 - Demontáž kotevního úseku TV v místě provizorních spojek v traťové koleji č. 2 (**SO 31-01**).
 - Montáž kotevního úseku TV v místě provizorních spojek v traťové koleji č. 1 (**SO 31-01**).
 - Montáž kotevního úseku TV v místě provizorních spojek v traťové koleji č. 2 (**SO 31-01**).
 - Výměna trolejového drátu nad hlavními a vedlejšími kolejemi bude provedena při výškové definitivní poloze koleje až na definitivní polohu TV a posléze provedena kompletní regulace.
- **Dopravní opatření v etapě V.:**

Výluková propustnost

- Jednokolejný provoz v úseku Kyjice – Odb. Chomutov město, výluková propustnost činí 104 / 65 vlaků (celodenní / v čase 5:00 – 20:00) a je dostatečná.

Dopravní opatření

- Jednokolejný provoz v úseku Odb. Dolní Rybník – Odb. Chomutov město omezenou rychlostí 50 km/h v místě Odb. Dolní Rybník při její výstavbě / demontáži. Pro řízení sledu vlaků jsou určeny ŽST Chomutov a Kyjice, čekání na volnou kapacitu jednokolejného úseku v ŽST Kyjice (sudý směr) nebo u návěstidla S1a (S90) ŽST Chomutov (lichý směr).
- Vlaky budou vlivem pomalé jízdy opožděny. V typické dvouhodinové periodě vybrané vlaky osobní dopravy vyčkávají u příslušných návěstidel na volnou kapacitu trati. Výlukový GVD je součástí dokumentace v části B. 02.
- Při výluce 1. traťové koleje bude probíhat jednokolejný provoz pouze v úseku Kyjice – Odb. Dolní Rybník, výsledná propustnost trati a zpoždění vlaků budou příznivější.
- Při výluce koleje č. 1 průjezdy po koleji č. 3, v lichém směru není k dispozici předjízdna kolej, dopravu je třeba organizovat tak, aby k předjíždění docházelo v ŽST Třebušice nebo Chomutov.
- Při výluce koleje č. 2 průjezdy po koleji č. 4, v sudém směru není k dispozici předjízdna kolej, dopravu je třeba organizovat tak, aby k předjíždění docházelo v ŽST Třebušice nebo Chomutov.
- Při výluce koleje č. 4 není v sudém směru k dispozici předjízdna kolej, dopravu je třeba organizovat tak, aby k předjíždění docházelo v ŽST Třebušice nebo Chomutov.

Etapu VI. – Dokončovací práce

07/2021 – 11/2021

- Dokončovací práce a zkušební provoz.

5. ZÁSADY HAVARIJNÍHO PLÁNU

5.1 Havarijní plán

5.1.1 Havarijní plán – Obecná část

Předmětem Havarijního plánu je písemný soubor plánovaných opatření k zneškodnění ekologické havárie, tj. úniků nebezpečných látek, a jejich následků do životního prostředí jako celku (voda, půda, ovzduší). Povinnost zpracovat havarijní plán ve smyslu § 39 zák.č. 254/2001Sb, (zákon o vodách) má uživatel závadných látek popř. nebezpečných a zvláště nebezpečných závadných látek, což v případě rekonstrukce žel. mostu bude stavební dodavatelská firma. Ve stupni přípravná dokumentace je zpracován havarijní plán projektantem, který bude aktualizován nebo doplněn konkrétní dodavatelskou firmou o:

- Pověřenou osobu dodavatele stavby
- Upřesnění způsob nakládání s nebezpečnými látkami na jednotlivých plochách zařízení staveniště
- Množství skladovaných nebezpečných látek
- Konkrétní využití jednotlivých zařízení staveniště
- Přesné datum provádění stavby

V oblasti EVL bude zhotovitelem zpracován podrobný havarijní plán, který bude odsouhlasen příslušným správním orgánem, zejména odborem životního prostředí.

Havarijní plán je platný pouze po dobu výstavby!

5.1.1.1 Ekologická havárie

Ekologickou havárií ve smyslu zák. č. 17/1992Sb. O životním prostředí se rozumí takové znečišťování a poškozování složek životního prostředí (voda, půda, ovzduší), kdy únikem nebezpečné látky dochází k překročení míry únosného zatížení území.

V případě vlastního provádění stavby se bude jednat především o možný únik ropných látek a to jak na plochách zařízení staveniště, tak na celém úseku komunikace. Jedná se především o ropu, benzínu, motorovou naftu, mazací oleje a maziva, jejichž přítomnost v půdě nepříznivě ovlivní fyzikální, chemické a biologické vlastnosti vody a půdy.

5.1.1.2 Hlavní kategorie látek způsobujících havarijní znečištění vod

Závadné látky jsou látky, které nejsou odpadními ani důlními vodami a které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod. Jedná se např. o následující látky:

- a) ropné látky
- b) jedy a látky škodlivé zdraví
- c) žiraviny, radioaktivní zářiče a odpady
- d) silážní šťávy
- e) průmyslová a statková hnojiva
- f) přípravky na ochranu rostlin a k hubení škůdců a plevelů
- g) pevné a tekuté odpady průmyslu
- h) kaly a odpady
- i) nebezpečné a zvláště nebezpečné látky dle přílohy č. 1 k zákonu č. 254/2001 Sb. o vodách

Pro stavbu rekonstrukce železniční trati přichází v úvahu možnosti ad a) ropné látky, ad h) kaly a ad i) nebezpečné látky dle přílohy č. 1 k zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách

5.1.2 Posouzení možných havarijních stavů během výstavby

Ve stupni přípravné projektové dokumentace k územnímu řízení nejsou projektantovi stavby známy všechny konkrétní technologické postupy výstavby a přesné využití ploch ZS, jenž jsou v kompetenci dodavatelské firmy.

Posouzení možných havarijních stavů je provedeno na základě obecných stavebních postupů.

Možnými riziky a příčinami havárií během stavby mohou být především:

- Dopravní prostředky a stavební mechanismy v průběhu provádění prací
- Nezabezpečené ropné látky, včetně obsahu nádrží stavebních mechanismů
- Nevhodně zajištěný stavební materiál a odpad
- Nevhodně zajištěné nebezpečné látky (nátěrové hmoty)
- Opatření k zamezení havarijních stavů jsou popsána v kapitole

5.1.3 Vymezení ploch zařízení staveniště (ZS)

1. Staveniště v ŽST Chomutov: v místě zpevněných ploch
2. Staveniště zast. Chomutov – město: v prostoru před výpravní budou
3. Staveniště u přejezdu v km 61,809: v prostoru rušeného přejezdu a přilehlé pozemní komunikace
4. Staveniště Odb. Dolní Rybník: v místě stávající zpevněné plochy
5. Staveniště zast. Jirkov: v prostoru před výpravní budou, stávající parkovací plochy
6. Staveniště u mostu v km 57,255: prostor u silnice III/251 18 ul. Zaječická
7. Staveniště v ŽST Kyjice: v místě zpevněných ploch

Jedná se o upravené plochy, kterou jsou zpevněny kamenným záhozem a panely tak, aby vyhovovaly pro použitou stavební mechanizaci.

Veškerý odtok z těchto ploch směřuje do okolního terénu.

5.1.4 Popis ohrožených míst z hlediska čistoty vod

V rámci ploch ZS prováděny žádné opravy nebo údržba mechanismů a doplňování pohonných hmot.

Barvy a nátěrové hmoty jsou dodávány na stavbu v cca 10kg balení a míchání jednotlivých komponentů nátěrů probíhá v zaplachtovaném prostoru konstrukce. Předpokládán je prostor montážní plošiny v ŽST Kyjice a Odb. Dolní Rybník. Látky budou skladovány v krytém skladovacím místě nad úrovní Q100. Na stavbu v úrovni pod Q100 bude dodávána pouze jednodenní zásoba.

5.1.5 Použité závadné, nebezpečné a zvláště nebezpečné látky rámci stavby

Ropné látky a jejich deriváty (pohonné hmoty - nafta, benzín, maziva) se z hlediska ochrany vod řadí mezi látky závadné - nebezpečné a v rámci stavby budou výhradně použity jako pohonné médium ve stavebních mechanismech. Přibližný objem palivových nádrží činí cca 200l motorové nafty, která by mohla být při poškození stroje zdrojem znečištění vodního toku a jeho okolí.

V průběhu stavby budou pohonné hmoty doplňovány pouze v prostorech čerpací stanice. V případě stavebních jeřábů je náplň palivové nádrže dostačující pro dobu výstavby.

Nátěrové a izolační hmoty jsou určeny pro protikorozi ochranu nové mostní konstrukce.

Pro podlití ložisek (polymerbeton) mostu bude použita modifikovaná epoxidová pryskyřice, plněná křemičitým pískem.

5.1.6 Preventivní opatření před kontaminací nebezpečnými látkami

Nátěrové a izolační hmoty budou skladovány mimo obvod stavby a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo nad úrovní Q100 a na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba.

Míchání jednotlivých komponentů nátěrů bude probíhat v zaplachtovaném prostoru mostní konstrukce.

Prázdné obaly od barev a izolačních hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště.

Jedná se o odpad ve smyslu zak. č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění a zák. č.477/2001 Sb. o obalech v platném znění.

Katalogové č. odpadu 08 01 11 – odpadní barvy a laky obsahující rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky (č. odpadu 15 01 10 Prázdné obaly od barev kovové, č. odpadu 15 02 02 Znečištěné krycí plachty od barev - textilie).

Odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie. Pohonné hmoty, oleje a mazadla budou skladovány pouze na zabezpečených plochách

Odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy - v případě, že stroje bude nutno z důvodu havárie odstavit mimo vymezené plochy (určené dodavatelem stavby), bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních náplní

Veškeré zásoby pohonných, mazacích hmot budou maximálně pro jednodenní potřebu stavby

Nádrže stavebních mechanismů budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot

- v případě, že při provádění stavebních úprav dojde k splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, budou tyto neprodleně odtěženy tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod. Každá taková skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků v ochranné zóně, bude oznámena ve smyslu havarijního plánu příslušným institucím dle plánu vyrozumění
- v případě havarijního úniku nebezpečných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena, odvezena mimo staveniště ke zneškodnění a nahrazena nezávadnou. Každá taková skutečnost bude ve smyslu havarijního plánu oznámena příslušným institucím dle plánu vyrozumění
- obsluhy vozidel, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- seznámit všechny pracovníky s vnitropodnikovými směrnice k ochraně životního prostředí (systém environmentálního managementu) EMS – S-00/03 až 05/03.
- provést školení TH pracovníků o zákonu č.254/2001 Sb. – vodní zákon. Pracovníky dělnických profesí seznámit se zásadami tohoto zákona.
- provést školení TH pracovníků o zákonu č.185/2001 Sb. - zákon o odpadech a zákonu č.114/1992 Sb. - zákon o ochraně přírody. Pracovníky dělnických profesí seznámit se zásadami těchto zákonů.
- provést školení TH pracovníků o zákonu č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích. Vybrané pracovníky dělnických profesí seznámit se zásadami těchto zákonů.
- je zakázáno provádět výplachy mixů a čerpadel betonové směsi.
- je zakázán provoz vozidel a mechanizace mimo staveništní komunikace a mimo obvod staveniště.
- provádět soustavnou údržbu staveništních komunikací. V době sucha provádět zvlhčování komunikací k zamezení nadměrné prašnosti.

- zajistit odvod povrchových vod z prostoru staveniště (pokud toto umožňuje charakter terénu) dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů a zřídit podle potřeby akumulční prostory.

5.1.7 Činnost při havárii, hlášení havárie

Při vzniku nebo zjištění havarijního úniku v místě zařízení staveniště i mimo něj je nutné provést taková opatření, aby nedošlo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod závadnou látkou.

Povinnosti při havárii jsou předepsány v § 41 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách. Havárii hlásí ten, kdo ji způsobil nebo zjistil, nejvhodnějším a nejrychlejším způsobem podle výše uvedených zásad. Pokud není dohodnuto jinak, přebírá odpovědná instituce automaticky další ohlašovací povinnost.

Včasně zjištění a ohlášení havárie je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na rozsah následků havárie a účinnost zásahu havarijních jednotek.

5.1.7.1 Konkrétní činnost pro případ havárie

V případě havárie se jedná o okamžitá prvotní opatření – v závislosti na rozsahu a druhu uniklé nebezpečné látky:

- utěsnění zdroje úniku
- uzavření zdroje úniku
- jímání unikající látky do vhodných nádob
- utěsnění kanalizačních vpustí
- osazení jednoduchých normých stěn
- aplikace sorbentu

V případě úniku pohonných hmot (nafta, benzín), olejů a mazadel (motorové, převodové, hydraulické) nebo jiných nebezpečných látek z důvodu technické nebo mechanické závady vozidla nebo stavebního mechanismu je nutno umístit neprodleně pod poškozené místo úkapovou vaničku nebo jinou vhodnou nepropustnou nádobu a podle možnosti provést utěsnění (alespoň provizorní) poškozeného místa.

V případě úniku na zpevněnou plochu nebo do zeminy zajistit technickými prostředky minimalizaci případných škod na životním prostředí:

- znečištěnou plochu nebo zeminu zasypat sorbčním materiálem (VAPEX, SIL-PLUS apod.) po nasáknutí sorbční materiál zamést a uložit do určeného kontejneru. Podle potřeby tento postup opakovat.
- kontaminovanou zeminu ručně nebo pomocí mechanizace odtěžit a uložit do určeného kontejneru.
- kontaminovaný materiál předat oprávněné osobě k likvidaci
- provést hlášení o vzniku havárie a jejím odstranění sepsat „Záznam o havárii“

V případě úniku nátěrových a izolačních hmot z důvodů mechanické závady nebo selhání lidského faktoru je nutno znečištěnou plochu nebo zeminu zasypat sorbčním materiálem (v případě nátěrových hmot je sorbentem např. písek, křemelina), odtěžit a uložit do vodotěsného kontejneru, s kterým bude nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

Zároveň je třeba ihned tuto havárii nahlásit v pracovní době i v mimopracovní době na operační středisko integrovaného záchranného systému a v případě akutního ohrožení života, zdraví, majetku a životního prostředí přímo na tísňovou linku Hasičského záchranného sboru.

5.1.7.2 Hlášení havárie

Povinnosti při havárii jsou předepsány v § 41 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách.

Havárii hlásí ten, kdo ji způsobil, nebo zjistil, nejvhodnějším a nejrychlejším způsobem je ohlášení na Operační středisko integrovaného záchranného systému který přijímá automaticky další ohlašovací povinnost. Včasně zjištění a ohlášení havárie je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na pozdější následky. V případě havarijního znečištění vod je třeba volat rovněž zástupce Policie ČR. Není-li

jednoznačně jasné, kdo havárii způsobil, je nutno odebrat vzory znečišťující látky, znečištěné vody a pozadí (profil nad místem předpokládaného vniknutí znečištění do toku). Tyto vzorky mají značný vliv na prokázání původce a rozsahu havárie. Zároveň je nutné zahájit okamžitě práce na omezení škodlivých následků havárie. Při vzniku havárie a sanačním zásahu se všichni řídí pokyny vodoprávního úřadu a ustanoveními tohoto havarijního plánu. V případě nebezpečí z prodlení přistoupí dodavatel prací k realizaci neodkladných zásahů dle situace a vlastního uvážení, to znamená, že je nutné zabránit, popř. omezit úniku látek do povrchových a podzemních vod a zahájit odstraňování látky. Sebraný produkt je nutné ukládat do vhodných vodotěsných nádob (plastové sudy).

Hlášení má obsahovat:

- čas vzniku havárie, čas zjištění havárie
- přesné označení místa (km trati, blízká obec, název toku, ř.km atd.)
- příznaky havárie
- znečišťující látky a původce (jsou-li známy)
- údaje o odebraných vzorcích
- údaje o ohlašovatelci (jméno, adresa, telefon)
- komu byla havárie ohlášena

V podstatě mohou nastat případy, že bude havárie způsobena ze strany zhotovitele stavby nebo bude havárie způsobena činností jiného subjektu nezávisle na zařízení, činnosti a pracovnících zhotovitele stavby.

Vzhledem k tomu, že zhotovitel stavby nakládá s látkami závadnými vodám, je povinen plnit i úkoly na úseku vodního hospodářství vyplývající z obecně závazných předpisů.

Z těchto důvodů je povinen spolupracovat při odstraňování škodlivých následků havárie, kterou zavinil svou činností a v ostatních případech na příkaz vodoprávního úřadu. Obecně platí, že každý, kdo zjistí znečištění nebo ohrožení složek životního prostředí, je povinen učinit na základě svých možností neodkladně vše pro zabránění větším škodám.

V listopadu 2017

Vypracoval: Bc. Michal Munzar