


Technical drawing of a railway crossing. The drawing shows a horizontal track with a crossing structure. A red highlighted area indicates the crossing zone. Labels include '2,5', '2,6', '2,7' along the top and '162,8', '162,9', '163,0' along the bottom. The drawing is a plan view showing the layout of the tracks and the crossing structure.

Podpis: _____ Datum: _____

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 162,879 trati Liberec - Černousy			Označení (S-kód): S632000171
				Označení zhotovitele: 120 123
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:				Číslo objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Liberecký	Katastrální území: Růžodol I [682209]	TUDU: 0951 02		
Stupeň dokumentace: DUSP	Datum zpracování: 25.05.2021	Formáty: A4	Měřítko: -	

S-kód:													Stupeň dokumentace: Část:													Objekt:													Podobjekt:													Příloha:													Revize:												
S	6	3	2	0	0	0	1	7	1	-	D	U	S	P	-	B	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-	0	0	1																																



B.1	Popis území stavby.....	3
B.2	Celkový popis stavby	7
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	7
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	9
B.2.3	Celkové technické řešení.....	9
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	14
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	14
B.2.6	Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení	14
B.2.7	Základní charakteristiky stavebních objektů	16
B.2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení.....	21
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	21
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	21
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí ...	22
B.3	Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu	22
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	24
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	25
B.6	Vliv stavby na životní prostředí	25
B.7	Ochrana obyvatelstva	28
B.8	Zásady organizace výstavby	28
	Přílohy k souhrnné technické zprávě.....	28
	Příloha č. 1 - Havarijní plán	29
	Příloha č. 2 - Tabulka odpadů.....	31

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY**a) Charakteristika území**

Stavba se nachází na souběhu TÚ 0941 Liberec – Hrádek nad Nisou st. hr. a TÚ 0951 Liberec – Černousy st. hr. Jedná se o dvě jednokolejné tratě, zařazené do kategorie celostátní dráhy. Reprezentantem mostního objektu je TÚ 0951, kde se most nachází v ev. km 162,876. Most na TÚ 0941 je situován v km 2,650. Trať není součástí 3 evropského železničního systému TEN-T. Kategorie dráhy podle TSI INF je F3/P5. Trať je neelektrizována. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 100 km/h při traťové třídě zatížení C3.

Železniční trať je v řešeném území vedená v násypu a nachází se v intravilánu města Liberec. Po pravé straně trati se nachází ulice Londýnská a dálnice D35. Po levé straně trati se nachází rodinné domy a zahrádky. V blízkosti řešeného mostu se nachází podzemní vedení NN společnosti ČEZ Distribuce, nadzemní vedení společnosti CETIN, podzemní vedení kanalizace a vodovodu společnosti Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. Pod mostním objektem vede ulice Londýnská.

V roce 2023, kdy se plánuje výstavba nového mostu jsou Správou železnic s.p. připravované další 2 stavbě, s kterými bylo nutné přestavbu mostu úzce zkoordinovat. Jedná se o stavby:

- Rekonstrukce ŽST Chrastava
- Opravné práce v žst. Mníšek u Liberce

Dále se připravuje také úprava kanalizace v rámci akce Liberec, průmyslová zóna sever – rekonstrukce kanalizace I. etapa, která je vedena za opěrou O2 stávajícího mostu. Investorem jsou Severočeské vodovody a kanalizace a.s.. Předpokládá se provedení úpravy kanalizace ještě před zahájením prací na mostním objektu. V případě posunu termínu bude nutné tuto stavbu zkoordinovat s postupem prací na přestavbě mostního objektu (vč. přeložek IS) dle konkrétního termínu jeho provedení.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu:

- Se Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje
- S územním plánem města Liberec
- S cíli územního plánování (§ 18 odst. (1), (2), (3), (4), (5), (6) stavebního zákona)
- S úkoly územního plánování (ú 19 odst. (1) písm. a) až o) a odst. (2)

Stavba se nachází na plochách vymezených územním plánem jako plochy pro bydlení venkovní, plochy železničních tratí, stanic a zařízení, plochy pro ostatní městskou zeleň.

Stavbou nedojde ke změně způsobu užívání zasaženého území resp. vymezených ploch platným územním plánem města Liberec. Stavbou dále nedojde ani ke znemožnění dalších zá-
měrů pro rozvoj území dle územního plánu.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Nejsou požadované žádné výjimky.

d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Připomínky dotčených orgánů byly zapracovány do jednotlivých SO/PS. Vyjádření je součástí této dokumentace v části N.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Předmětné území leží na jihozápadním okraji města Liberce, místní části Růžodol I. Území je mírně svažité k severu a výška širšího území se pohybuje mezi 355,00 a 357 m n.m.

Po shrnutí a vyhodnocení provedených terénních prací je možno konstatovat, že se v prostoru řešeného mostu nacházejí navážky uložené v souvislosti s výstavbou železničního násypu a navazující komunikace (GT1), hlouběji písčitohlinitá deluvia tř. S4/SM (GT2) a t hlinitoštěrkovitá deluvia tř. G4/GM (GT3). V jejich přímém podloží se nacházejí granity až granodiority ve třech stupních zvětrání R6-R4 (GT4-GT6).

Podle zjištěného geologického profilu a výškových dispozic je stávající most velmi pravděpodobně založen plošně na ulehých deluviálních štěrcích GT3.

Řešený mostní objekt je třeba hodnotit jako stavební konstrukci náročnou, geotechnické podmínky jsou z hlediska jejich přehlednosti hodnoceny jako jednoduché, nicméně s trvalým vlivem podzemní, velmi pravděpodobně slabě až středně agresivní vody.

Na základě vyhodnocení výsledků provedených prací je možno konstatovat, že základovou půdu řešeného mostu při plošném založení tvoří deluviální hlinité štěrky GT3 s výpočtovou únosností min. 280 kPa (pro šíři základu 3 m).

f) Závěry z provedených průzkumů

V rámci stavby byl proveden podrobný inženýrsko-geologický průzkum. Dále byl pro potřeby určení rozsahu kácení dřevin zpracován také dendrologický průzkum. Biologický průzkum nebyl dotčeným orgánem ochrany přírody požadován.

Kompletní znění průzkumů je uveden v části N.1 této dokumentace.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Území není chráněno zvláštními právními předpisy.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba se nenachází v dosahu záplavového ani poddolovaného území.

i) Vliv stavby na okolní pozemky a stavby, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba zaručuje zlepšení výsledného užívání dotčeného územní zvýšením jeho stavebně-technického stavu. Stavba po dokončení nebude mít vliv na okolní pozemky a stavby.

j) Požadavky na asanace, demolice a kácení

Odstranění stávajících částí žel. svršku, spodku, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, mostních objektů a dalších dotčených inženýrských sítí jsou součástí jednotlivých PS a SO. V průběhu demolice je nutné následně provést vzorkování na azbest a těžké kovy.



Stavba si vyžádá kácení náletových křovin a dřevin v okolí stavby s nutností povolení ke kácení. Náletové křoviny a dřeviny budou odstraněny dle prostorových požadavků pro provedení stavby a budou prováděné v období vegetačního klidu.

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PÚPFL

V rámci stavby budou zasaženy pozemky ZPF. Pozemky PÚPFL nebudou stavbou dotčeny. Podklady pro odnětí ZPF jsou součástí této dokumentace a jsou uvedené v části N.1.

l) Územně technické podmínky

Stavba bude funkčně napojena na stávající železniční a silniční síť, parkování pro potřeby zhotovitele bude v prostoru zařízení staveniště.

Napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) je věcí zhotovitele stavby.

m) Věcné a časové vazby stavby, související investice

Zahájení stavby a její ukončení je podmíněno splněním podmínek stavebního řízení.

Předpokládané termíny stavby:

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 2. 2023

Ukončení stavby (stavebních prací): 15. 11. 2023

Doba výstavby: 288 dní

Stavební práce ve výluce na obou traťových kolejích: 6.7.2023 – 24.8.2023 (50 dní)

Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, stavebné postup č. 1 a dokončovací práce. Detailně jsou řešeny v části B. 8 Zásady organizace výstavby.

V okolí stavby jsou v přípravě další projekty v různé fázi rozpracovanosti, s kterými je nutný záměr projektu koordinovat. Jedná se o následující stavby:

- Výstavba kanalizace, plán realizace je rok 2023

n) Seznam dotčených pozemků



Pozemky trvale dotčené stavbou			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Růžodol I	34/2	Statutární město Liberec	SO 01-50-01 SO 01-86-02
	44/5	Statutární město Liberec	SO 01-50-01
	1346	Petr Šťastný	SO 01-50-01
	1347/4	VGP Park Český Újezd a.s.	SO 01-32-01 SO 01-50-01 SO 01-86-02
	1349/5	Statutární město Liberec	SO 01-50-01 SO 01-86-02
	1352/7	Statutární město Liberec	SO 01-50-01
	1352/8	Statutární město Liberec	SO 01-32-01 SO 01-50-01 SO 01-86-02
	1405/1	ČR, Správa železnic s.o.	PS 01-01-20 SO 01-11-01 SO 01-20-01 SO 01-50-01 SO 01-86-01
	1405/2	ČR, Správa železnic s.o.	PS 01-01-20 SO 01-11-01 SO 01-20-01 SO 01-32-01 SO 01-50-01
	1408/1	ČR, Správa železnic s.o.	PS 01-01-20 PS 01-02-50 SO 01-10-01 SO 01-11-01 SO 01-20-01 SO 01-32-01 SO 01-50-01 SO 01-86-01 SO 01-86-02

Pozemky dočasně dotčené stavbou (mimo zařízení staveniště)			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Růžodol I	34/2	Statutární město Liberec	SO 01-50-01 SO 01-86-02
	44/5	Statutární město Liberec	SO 01-50-01
	1344/2	Petr Šťastný	SO 01-50-01
	1352/9	Nagy Jan	SO 01-50-01

Pozemky u nichž se předpokládá dotčení zařízením staveniště			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Růžodol I	35/1	Statutární město Liberec	zařízení stav.
	35/2	Floriánová Drahomíra Šťastný Josef Šťastný Petr	zařízení stav.
	44/5	Statutární město Liberec	zařízení stav.

o) Seznam pozemků kde vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevzniknou na dalších pozemcích nové ochranná nebo bezpečnostní pásma.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Informace o stavbě

Stávající trať se nachází na celostátní neelektrifikované železniční trati TÚ 0951 TÚ 0941 Liberec – Hrádek nad Nisou st. hr. a TÚ 0951 Liberec – Černousy st. hr, která není součástí sítě TEN-T. Železniční trať je v dotčeném úseku dvoukolejná (po jedné koleji na každém TÚ). Kategorie dráhy dle TSI INF je F3/P5. Stávající traťová rychlost je 100 km/h a traťová třída zatížení je C3.

Hlavním cílem stavby je především zvýšení bezpečnosti železniční dopravy zlepšením jeho stavebnětechnického stavu.

b) Účel užívání stavby

Stavba se nachází na provozované železniční trati v intravilánu města Liberec, která není součástí sítě TEN-T.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba je navržena jako trvalá.

d) Celkový popis koncepce řešení stavby

V rámci stavby bude provedeno odstranění stávajícího mostního objektu, výstavba nového železobetonového prefabrikovaného mostu převádějící obě koleje. Dále bude provedena přeložka dotčených inženýrských sítí. Pod mostem bude s ohledem na změnu typu NK provedeno prohloubení stávající místní komunikace. S ohledem na tuto skutečnost bude na nevyhnutném úseku provedena výšková a mírná směrová úprava komunikace.

V blízkosti se nachází kanalizační řád ve vlastnictví Severočeské vodovody a kanalizace a.s. Na přeložku této sítě je v rámci související stavby připravovaná dokumentace s předpokladem realizace v průběhu roku 2023. Předpokládá se realizace před zahájením prací na mostním objektu. V případě, že se tyto dvě stavby budou realizovat v stejném období, bude nutná koordinace prací mezi zhotovitelskými firmami.

Kolejový svršek bude stavbou zasažen pouze minimálně, dojde k dočasné demontáži a následnému znovu umístění svršku do původního stavu.

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Nejsou požadované žádné výjimky.

**f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Připomínky dotčených orgánů byly zapracovány do jednotlivých SO/PS. Vyjádření je součástí této dokumentace v části N.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není kulturní památkou a nevztahuje se na ni žádná ochrana dle právních předpisů.

h) Základní bilance stavby

Bilance odpadů je uvedena v tabulce odpadů v příloze č. 3 k této zprávě.

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předpokládané termíny stavby:

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 2. 2023

Ukončení stavby (stavebních prací): 15. 11. 2023

Doba výstavby: 288 dní

Stavební práce ve výluce na obou traťových kolejích: 6.7.2023 – 24.8.2023 (50 dní)

Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, stavební postup č. 1 a dokončovací práce. Detailně jsou řešeny v části B. 8 Zásady organizace výstavby.

j) Základní požadavky k předčasnému užívání stavby, zkušebnímu provozu

Stavba bude předána do užívání po jejím úplném ukončení. Předčasné předání částí a užívání se neuvažuje.

k) Orientační náklady stavby

Náklady stavby jsou podrobně řešeny v samostatné části této dokumentace – R.1 Souhrnný rozpočet. Níže je uvedena pouze souhrnná tabulka s celkovými náklady stavby.

Pořizovací investiční náklady		PIN	27 728 876
Celkové investiční náklady z plánovaných investičních zdrojů		CIN	27 728 876
z toho	Způsobilé náklady na financování z fondů EU		-
	Nezpůsobilé náklady na financování z fondů EU		-
Hodnota zůstatkového majetku SŽ s.o., který bude stavbou odstraněn			0
Provozní náklady		PRN	0
Příjmy generované stavbou			0
Celkové náklady stavby bez DPH		CNS	27 728 876
Daň z přidané hodnoty		DPH	5 675 803
Celkové náklady stavby vč. DPH		CNS	33 404 679

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) Urbanistické řešení**

Stavba je situována do místa stávající železniční trati, kterého řešení je ovlivněno stávající zástavbou a dopravní infrastrukturou kolem.

b) Architektonické řešení

Stávající charakter trati bude zachován. Architektonická studie není pro stavbu zpracována.

B.2.3 Celkové technické řešení**a) Popis celkové koncepce technického řešení**

V rámci stavby bude provedeno odstranění stávajícího mostního objektu, výstavba nového železobetonového prefabrikovaného mostu převádějící obě koleje. Dále bude provedena přeložka dotčených inženýrských sítí. Pod mostem bude s ohledem na změnu typu NK provedeno prohloubení stávající místní komunikace. S ohledem na tuto skutečnost bude na nevyhnutném úseku provedena výšková a mírná směrová úprava komunikace.

Kolejový svršek bude stavbou zasažen pouze minimálně, dojde k dočasné demontáži a následnému znovu umístění svršku do původního stavu.

b) Celková bilance nároků na energie

Stavba nevyvolá zvláštní nároky na energie. Zajištění energie pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby. Předpokládá se použití mobilních zdrojů energie, mobilní hygienické zařízení, zásobování pitnou vodou bude řešeno dovozem v cisterně.

c) Celková spotřeba vody

Stavba po dokončení bude bez nároků na vodu. Zajištění vody pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby.

d) Odpady a nakládání s nimi

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich shromažďování, dopravy, využití, případného odstranění.

Projekt nakládání s odpady je zpracován podle právních předpisů platných v odpadovém hospodářství. Jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek:

č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby a to „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

Během stavby bude vedena samostatná evidence v rozsahu vyhlášky č. 541/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů. Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů. Zhotovitel stavby – původce odpadu (bude před zahájením stavby vysoutěžen investorem) si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Původce odpadů zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady podle výše uvedeného zákona o odpadech. Před předáním odpadů budou odpady shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností.

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým provozním souborům (PS) a stavebním objektům (SO). Jedná se především o výkopovou zeminu, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a beton z demolic, vybouraný beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru stavenišť.

Přibližná množství odpadů z jednotlivých PS a SO jsou doložena v příloze č. 2 Seznam odpadů ze stavební činnosti z jednotlivých PS/SO. V rámci průzkumů bylo provedeno vzorkování na určení nebezpečnosti odpadů. Výsledky jsou zpracovány v části odpadové hospodářství. Výsledky vzorkování i odpadového hospodářství je součástí dokumentace v části N.1.

Štěrk ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)

Pod katalogové číslo 17 05 07* Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné zakategorizovat železniční svršek z oblastí pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí.

V úseku stavby byl proveden průzkum za účelem vymezení povrchové kontaminace stávajícího štěrkového lože. Štěrkové lože kontaminované bylo lokalizováno v prostoru železničního tělesa a v jeho bezprostředním okolí.

Svrchní vrstvy vytěžených zemin nesmí být použity na povrchu terénu ani uložit na skládku inertního odpadu, protože zjištěné hodnoty sumy uhlovodíků C 10 - C 40 a sumy polycyklických uhlovodíků PAU 12 překračují povolené limity. Vzorek dále překračuje povolené hodnoty u arsenu. Zjištěné hodnoty odpovídají obvyklé kontaminaci zemin železničních těles a její bezprostředního okolí. Zeminu bude možné umístit na skládku ostatního odpadu S-001, protože při překročení limitu pro obsah celkového organického uhlíku TOC v sušině (5 %) je hodnota rozpuštěného organického uhlíku DOC ≤ 80 mg/l, a zároveň zjištěné hodnoty výluhu připraveného z odpadu postupem dle ČSN EN 12 457 - 4 (83 8005) nepřekračují v žádném z ukazatelů nejvýše přípustné hodnoty uvedené v příloze č. 2 pro výluhovou třídu číslo IIa.

Štěrkové lože bude odtěženo a následně recyklováno (s výjimkou zřetelně kontaminovaných míst z výhybkových výměn – viz odstavec níže a výsledky průzkumu uvedené v inženýrsko-geologickém průzkumu).

Za odpad bude prohlášen pouze nevyužitelný podsítný materiál a materiál jinak nevhodný, který nebude dále využit v rámci stavby. Odpad bude následně předán oprávněné osobě k využití nebo odstranění dle výsledků provedených kompletních analýz. Kompletní rozborů potřebné pro případné nakládání s tímto odpadem provede zhotovitel stavby až na skutečně vytěženém a vytříděném materiálu.

Výkopová zemina (kód odpadu 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon o odpadech“) se nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.

V případě přebytků zeminy se jedná o odpad, pak je nutné odpad předat oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Pro předání odpadu oprávněné osobě je nutné zjistit jeho kvalitu, např. v případě předání odpadu do zařízení k využívání odpadů (využití odpadu na povrchu terénu) musí odpad splňovat požadované limity

Pokud jsou překročeny limity je nutné s odpadem nakládat dle jeho skutečných vlastností a předat ho do zařízení k tomu určeného (např. zařízení skládka, biodegradace apod.).

Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést standardní rozbor materiálu na kontaminaci a následně na základě výsledku tohoto rozboru materiál zařadit jako druh 17 05 03* (zemina a kamení obsahující nebezpečné látky) a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. uložit na skládce nebezpečných odpadů, biodegradace).

Beton a stavební suť z demolic (kód odpadu 17 01 01 – Beton; 17 01 02 – Cihly; vše kategorie odpadu O)

Vybouraný beton (prostý beton i železobeton) a stavební suť budou přednostně zpracovány v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Výše uvedené odpady určené k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 541/2020.

Živičný kryt (kód odpadu 17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O)

Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití. Pro zjištění kvality živičného krytu bud postupováno v souladu s vyhl. č. 541/2020 Sb

Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci Správy železnic. Pražce, které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, je nutno odstranit na základě požadavků Správy železnic. Použité pražce s odpovídající kvalitou, mohou být znovu používány na vedlejších tratích. V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými pražci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí Správy železnic.

Dřevěné pražce (kód odpadu 17 02 04* (dřevo) – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie odpadu N)

Pokud budou železniční pražce následně využity ke stejnému účelu jako doposud, nejedná se o odpad, a toto množství nebude vykazováno v přehledu odpadů.

Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny ve spalovně nebezpečného odpadu.

Betonové pražce (kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie odpadu O)

Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drticím zařízení.

Kovový odpad (kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel, kód odpadu 17 04 07 - Směsné kovy, kód odpadu 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10, vše kategorie odpadu O)

Kovový odpad, zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, části výhybkových konstrukcí vyjma nebezpečných, demontované kabelové rozvody a skříně, kabely, spojovací materiál, je majetkem Správy železnic, s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby Správy železnic, s.o. (např. znovupoužití na provozně méně zatížených tratích) nebo pro své opotřebení, stárí, nevyhovující technické vlastnosti, lze odprodat oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Elektrošrot (kód odpadu 16 02 14 – Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13)

S těmito zařízeními bude nakládáno na základě rozhodnutí Správy železnic s.o. V případě, že nebudou dále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství. Elektrošrot bude předán oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je oprávněnou osobou k převzetí odpadu např. provozovatel zařízení ke sběru nebo k výkupu uvedeného druhu odpadu.

Zbytky izolačních materiálů (kód odpadu 17 06 04 – Izolační materiály neuvedené pod čísla 17 06 01 a 17 06 03, kategorie odpadu O)

Zbytky izolačních materiálů budou odstraněny na skládce skupiny S – ostatní odpad popř. předány jiné osobě oprávněné k převzetí těchto odpadů.

Smýcené keře a rostlinné zbytky (kód odpadu 20 02 01 – Biologicky rozložitelný odpad, kategorie odpadu O)

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru stavenišť.

Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým osobám k využití). Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevní štěrky jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (dřevní štěrky) využít v nejbližší kompostárně, lze jej využít v zařízení na energetické využívání odpadů.

Nebezpečný odpad



Štěrkové lože kontaminované (kód odpadu 17 05 07* – Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N)

Izolační materiál s obsahem azbestu (kód odpadu 17 06 01* - Izolační materiál s obsahem azbestu)

Odpad s obsahem azbestu je nutné odstranit na skládce skupiny S - nebezpečný odpad nebo na skládce skupiny S – ostatní odpad (S-OO3), pokud je tento druh odpadu povoleno na S-OO3 přijmout (uvedená zařízení musí mít povoleno ukládat odpady s obsahem azbestu).

Asfaltové stavební nátěry a izolace (kód odpadu 17 03 03* - Uhelný dehet a výrobky z dehtu)

Lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic (kód odpadu 17 01 06* - Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky)

Kontaminovaná stavební suť a betony budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad nebo předány na biodegradaci.

Dřevěné prážce (kód odpadu 17 02 04* (dřevo) – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie odpadu N)

Nepoužitelné a vyřazené dřevěné prážce budou odstraněny ve spalovně nebezpečného odpadu.

Olověné akumulátory (kód odpadu 16 06 01* - Olověné akumulátory)

V případě, že olověné akumulátory nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Výhybky znečištěné mazadly (kód odpadu 17 04 09* - Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami).

V případě, že výhybky nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami (kód odpadu 16 02 13* - Vyřazená zařízení obsahující nebez. složky neuvedená pod čísly 16 02 09 – 12).

V případě, že trafa nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Dále při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

Odpadní ředidla (kód odpadu 07 03 04* - Jiná organická rozpouštědla).

Odpadní nátěrové hmoty (kód odpadu 08 01 11* - Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky).

Staré nátěrové hmoty (kód odpadu 08 01 17* - Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky).

Asfaltové stavební nátěry (kód 17 03 03* - Uhoelný dehet a výrobky z dehtu)

Výše uvedené nebezpečné odpady lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Tabulka odpadů je součástí této zprávy jako příloha č. 2

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba nevyžaduje bezbariérové užívání. Vstup na železniční trať je povolen pouze pro osoby se speciálním povolením.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Trakční vedení se na stavbě nenachází. Dotčené budou pouze vedení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Bezpečnost u těchto sítí je zabezpečena respektováním příslušných předpisů Správy železnic pro manipulaci s nimi.

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Ochrana proti bludným proudům je zabezpečena dodržáním požadavků TP124 pro základní ochranné opatření č. 4 (s ohledem na případnou budoucí elektrifikaci). Korozní průzkum nebyl s ohledem na charakter a umístění stavby proveden.

B.2.6 Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

PS 01-01-20 Traťové zabezpečovací zařízení

V dotčeném mezistaničním úseku se jízdy vlaků zabezpečují telefonickým dorozumíváním. Podél obou traťových kolejí jsou vedeny kabely pro zabezpečovací zařízení ve správě SSZT OŘ Hradec Králové.

PS 12-02-50 Přeložka vedení ČD Telematika

V dotčeném mezistaničním úseku se jízdy vlaků zabezpečují telefonickým dorozumíváním. Pod svahem podél koleje trati Liberec – Zittau je velvo ve směru staničení vedena kabelová trasa ve správě ČD – Telematika.

b) Popis navrženého řešení**PS 01-01-20 Traťové zabezpečovací zařízení**

Ochrany stávajících metalických kabelů budou řešeny přeložkami stávajících kabelů do nové trasy. Ochrana kabelů bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby mostního objektu. Předpokládá se úzká spolupráce se složkami udržujícími upravované kabely.

Při výstavbě nového mostního objektu dojde ke kolizi se stávající kabelovou trasou, která je vedena po levé straně koleje trati Liberec – Zittau ve směru staničení.

Dále dojde ke kolizi se stávající kabelovou trasou, která je vedena po pravé straně koleje trati Liberec – Zawidow ve směru staničení. Tato kabelová trasa není geodeticky zaměřena, poloha kabelové trasy v přiloženém polohopisném výkresu je pouze orientační.

Z důvodu kolize se stavbou bude dotčená kabelizace v dostatečném předstihu před realizací stavby přerušena a provizorně ukončena. Dotčené zabezpečovací zařízení bude po dobu kolejové výluky na mostním objektu mimo provoz.

V případě trati Liberec – Zittau se jedná o přeložku kabelu č. 401 od čidla počítače náprav přejezdu A v km 3,434.

V případě trati Liberec – Zawidow se jedná o přeložku kabelu č. 303 a 103. Kabel č. 303 je reléový konec kolejového obvodu. Kabel č. 103 není v provozu.

Po dokončení stavby mostního objektu budou přerušené kabely naspojovány a uloženy do nové trasy v ochranných žlabech na mostním objektu. Dotčené zabezpečovací zařízení bude přezkoušeno.

PS 12-02-50 Přeložka vedení ČD Telematika

Při výstavbě nového mostního objektu dojde ke kolizi se stávající kabelovou trasou, kabelů ČD – Telematika. Ochrany stávajících metalických kabelů budou řešeny přeložkami stávajících kabelů do nové trasy. Metalické kabely budou přerušeny a prodlouženy pomocí vložení stejného typu kabelu. Ochrana kabelů bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby mostního objektu. Předpokládá se úzká spolupráce se složkami udržujícími upravované kabely.

Při rekonstrukci mostu bude nutné zachovat v provozu stávající kabelovou trasu, která je vedena pod svahem po levé straně koleje trati Liberec – Zittau ve směru staničení. Rekonstrukce mostu nevyvolá úpravy stávajícího sdělovacího zařízení.

V rámci tohoto PS dojde k obnažení a přeložení telekomunikační kabelizace pro sdělovací zařízení v celkové délce cca 55 m, od km 162,853 do km 162,901. Tato vedení jsou ve správě ČD-Telematiky a.s. Jedná se o dálkové metalické kabely a HDPE trubku. Jedná se o následující prvky kabelizace:

- DK Liberec – Chrastava - PK17 DCKQYPV 4DM1,3+12DM0,9
- TK Liberec – Mníšek u Liberce 4DM1,3 + 12DM0,9
- HDPE trubka

Ochrana kabelů bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby nového železničního mostu. Předpokládá se úzká spolupráce se složkami udržujícími upravované kabely. Přeložka kabelizace bude realizována ve dvou etapách, provizorní a definitivní.

V první etapě dojde po odkopání kabelů k jejich přerušení a naspojování na nové kabely stejného typu. Bude vložena kabelová rezerva v délce cca 30 m. Kabely budou po dobu stavby mostu a kolejové výluky uloženy v provizorní trase. HDPE trubka bude po dobu provizorní etapy prodloužena pomocí dělených ochranných trubek.

Ve druhé etapě bude po dokončení stavby mostního objektu kabelová trasa uložena do definitivní polohy na mostní objekt po levé straně kolejí trati Liberec – Zittau ve směru staničení. Do definitivní kabelové trasy bude vložena HDPE trubka stejné barvy a průměru. Na trubce bude provedena tlaková zkouška.

Na začátku přeložky v km 162,850 bude vložena kabelové komora. V kabelové komoře budou stočeny rezervy na obou kabelech v délce 30 m. Rezervy budou označeny ballmarkery.

Na metalických kabelech bude provedeno ss kontrolní měření před a po přeložkách. Na HDPE černé trubce bude provedena kalibrace a tlaková zkouška.

c) Energetické výpočty

S ohledem na charakter stavby nejsou provedené.

B.2.7 Základní charakteristiky stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

SO 01-10-01 Železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční spodek

V dotčeném úseku se nachází bezстыková kolej.

Kolej Liberec - Zittau je tvořena kolejnicemi tvaru S49/1975 a pražci SB8/2008 s rozdělením „d“ a podkladnicovým upevněním. Kolejový rošt byl vložen v roce 2008. Směrově se kolej nachází v kružnicové části oblouku. Sklonově trať klesá hodnotou 11 ‰ a 9 ‰.

Kolej Liberec - Zawidów je tvořena kolejnicemi tvaru S49/2017 a pražci SB6/2017 s rozdělením „c“ a podkladnicovým upevněním. Kolejový rošt byl vložen v roce 2017. V roce 2020 proběhla úprava GPK pomocí strojního broušení. Směrově se kolej nachází v kružnicové části oblouku. Sklonově trať klesá hodnotou 10 ‰ a 12 ‰.

Traťová třída zatížení je C3 a nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h.

SO 01-20-01 Železniční most

V katastrálním území Růžodol I v okrese Liberec se v současnosti nachází stávající mostní objekt. Ten převádí dvě železniční tratě (TU 0941 a TU 0951) přes místní komunikaci jedním otvorem o světlosti 3,9 m a podjezdné výšky 2,71m. Nosná konstrukce je ocelová nýtovaná a tvoří ji čtveřice hlavních nosníků pod každou kolejí, ocelová konstrukce je přímo pojížděná, tj. kolejnice jsou uloženy přímo na ocelové NK. Ocelové nosníky jsou spojeny příčníky a mimo koleje jsou překryty ocelovými plechy. Rozpětí NK je 4,60 m, šířka NK je 9,51m. Konstrukce je na obou stranách doplněna ocelovým zábradlím. Uložení NK je provedeno na ocelových svařovaných ložiskách. NK byla vyrobena v roce 1967, obnova PKO byla provedena v roce 1991.

Spodní stavbu objektu tvoří kamenné opěry do výšky 1,90 m, na kterých se nachází betonové úložné prahy, které jsou doplněny úložnými žulovými kvádry. Závěrná zídka je beto-nová. Křídla jsou šikmá kamenná, doplněna betonovou římsou. Rok výstavby spodní stavby je dle MES 1859, rok opravy je udáván 1926.

SO 01-32-01 Vodovod SČVK

V současnosti je vodovod veden pod stávající vozovkou. Výškové vedení stávající sítě není známo, předpokládá se běžné krytí 150 cm. Stávající vodovod je dle dostupných podkladů proveden z tvárné litiny v hrdlových troubách dimenze DN80.

SO 01-50-01 Úprava ul. Londýnská

Stávající obslužná komunikace ulice Londýnská je vedena v místě stávajícího mostu pod tratí Liberec – Černousy malými směrovými poloměry v úzkém koridoru mezi oplocenými zahradami přilehlých obytných domů. Současný stav tvoří nepřehlednou situaci pro dopravu v místě železničního podjezdu. Podjezdná výška v místě křížení žel. trati a silnice je min. 2,70 m.

SO 01-86-01 Přeložka vedení CETIN

Při rekonstrukci mostu dojde k demontáži stávajících sloupů pro metalické vedení společnosti CETIN a.s., a jejich přemístění. V rámci této dokumentace je řešena vynucená přeložka a ochrana těchto vedení. Trasy navrhovaných přeložek dotčených vedení jsou zřejmé z příložených situačních výkresů. Jedná se o metalické kabely společnosti CETIN a.s.

Ve stávajícím stavu je trasa metalických kabelů CETIN vedena vrchním vedením po dřevěných sloupech a v místech mostu je kabel vložen do chráničky a vede konstrukcí mostu k dalšímu sloupu. Stávající umístění sloupů nevyhovuje novému mostu a nové komunikaci pod mostem.

SO 01-86-02 Přeložka vedení ČEZ

Při rekonstrukci mostu se bude měnit umístění a podélný profil komunikace kvůli zachování průjezdné výšky 2,7m. V komunikaci pod mostem je umístěno kabelové vedení NN. V rámci této dokumentace je řešena vynucená přeložka a ochrana těchto vedení. Trasy navrhovaných přeložek dotčených vedení jsou zřejmé z příložených situačních výkresů. Jedná se o kabely společnosti ČEZ Distribuce a.s.

b) Popis navrženého řešení

SO 01-10-01 Železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční spodek

V rámci stavebního objektu bude snesen železniční svršek ve dvou traťových kolejích délky 45 m, konkrétně v km 2, 627 – 2,671 a v km 162,854 – 162,899 pro vyhloubení stavební jámy pro přestavbu mostu ev.km 162,876. V přilehlých úsecích bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje na stávající stav o normované délce 50 m. V úsecích směrového a výškového vyrovnaní dojde k doplnění štěrkového lože na předepsaný tvar dle předpisu SŽDC S3



Železniční svršek, Díl X Kolejové lože. Dále bude provedena výměna pryžových podložek v počtu 280 ks a vadných součástí upevnění, která je odhadována s přihlédnutím ke stáří svršku na 10% celkového počtu, tj. 16 ks.

Kolejové lože bude zřízeno z nového přírodního materiálu min. třídy BII. Tloušťka šterkového lože bude v místech demontáží kolejí navržena na normovou hodnotu 350 mm pod ložnou plochou pražce. Tvar šterkového lože bude proveden dle předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, Díl X Kolejové lože. V obloucích a přilehlých částech přechodnic o křivosti menší než odpovídá poloměru 500 m, bude provedeno rozšíření a nadvýšení šterkového lože na vnější straně oblouků dle předpisu SŽDC S3/2 Bezstyková kolej.

Po uvedení koleje provozu (zpravidla do 12 měsíců od uvedení koleje do provozu), bude provedeno tzv. následné podbití koleje.

Po dokončení stavby mostu bude železniční svršek obnoven z nového kolejového lože, pražců a stávajících kolejnic. Finální směrová a výšková úprava koleje bude provedena v km 2,577 – 2,721 a km 162,805 – 162,949. Stávající traťová rychlost 100 km/h zůstává zachována.

SO 01-20-01 Železniční most

Navržena je kompletní přestavba objektu, v rámci které bude demolován stávající mostní objekt a v odsunutě poloze (cca 1,9 m ve směru staničení) bude vystavěn objekt nový.

Nosná konstrukce nového mostu je navržena jako železobetonový polorám tvořený z prefabrikovaných dílců. Polorám bude vytvořen opěrnými stojkami tl. 300 mm, na které bude uložena horní část rámu. Tl. desky NK je navržena 400 mm uprostřed rozpětí, směrem k opěrám se snižuje, deska je ve střechovitém podélném sklonu 2%. Pod každou kolejí je navržena samostatná konstrukce tvořená třemi dílci rámu spojených petlicovým stykem. Nosná konstrukce je navržena na rozpětí 4,8m, celková šířka NK pod oběma kolejemi je 10 m. Na NK polorámu navazují prefabrikovaná křídla, která jsou uložena ve stejné úrovni a dále prefabrikované přechodové zdi, které jsou založeny v násypovém tělese.

Objekt je navržen o světlosti otvoru 4,5m. Tato šířka se skládá s komunikace o dvou pruzích šířky 1,5m, prostoru pro odvodnění 0,5m a dvou odrazných obrubníků š. 0,5m. Výškové uspořádání pod objektem respektuje podjezdnou výšku 2,7m + 0,15m rezerva.

Most se nachází v širé trati a oblouku, traťová rychlost na objektu bude 100 km/h. Pro návrh uspořádání mostu se uplatní průřez VMP 2,5 s rozšířením na vnitřní stranu v oblouku

Na objektu je navrženo plošné založení na podkladní betonové desce tl. 200 mm, která bude vyztužena kari-sítěmi. Prefabrikované stojky rámu budou uloženy na tuto desku a následně dojde k betonáži zadní části základové patky. Výstavbu objektu bude ovlivňovat poloha stávající kanalizace, která bude ochráněna pažením.

SO 01-32-01 Vodovod SČVK

Z důvodu snížení nivelety povrchu vozovky a návrhu nového mostního objektu byla vyvolána přeložka stávajícího vodovodu. Trasa přeložky je navržena v nezbytně nutném rozsahu a je vedena zpevněnými povrchy navrženými v rámci souvisejících stavebních objektů této stavby. Nový vodovod je navržen ze stejného materiálu jako je stávající, tedy tvárná litina hrdlové trouby DN80. Součástí nově navržené přeložky je rovněž podzemní hydrant pro odkalení řadu.

Zvláštní důraz bude kladen na ochranu vodovodu v průběhu výstavby, což je řešeno v technické dokumentaci tohoto stavebního objektu. Dočasná přeložka se nepředpokládá.

Předpokládaná délka přeložky: 60,34 m

SO 01-50-01 Úprava ul. Londýnská

Návrh úpravy obslužné komunikace ulice Londýnská a úprava obslužné komunikace k objektu číslo popisné 3 zjednodušuje směrové a výškové vedení komunikací a zohledňuje nové umístění navrženého mostu včetně změny nivelety komunikace pod mostem způsobenou odlišnou konstrukcí mostu vůči stávajícímu stavu. Úprava komunikací je navržena v nezbytném rozsahu.

Navržené směrové vedení je tvořeno přímými a třemi směrovými oblouky o poloměrech 36, 17 a 11 m. Celková délka úpravy ulice Londýnská je 95,19 m. V rámci návrhu je dle požadavku města dodržena podjezdná výška v místě křížení se žel. tratí – 2,70 m + 0,15 m rezerva.

Součástí návrhu je také směrová a výšková úprava navazující obslužné komunikace ve směru ulice Londýnská – objekt číslo popisné 3. Směrové vedení této komunikace je upraveno a je tvořeno přímými a směrovým obloukem o poloměru 20 m. Celková délka úpravy obslužné komunikace je 16 m.

Šířkové uspořádání úpravy ulice Londýnská odpovídá kategorii MO1k 4/4/30.

Šířkové uspořádání úpravy obslužné komunikace odpovídá kategorii MO1k 3,5/3,5/30.

Součástí návrhu je dlažba pod mostem po obou stranách komunikace, která tvoří bezpečnostní odstup od konstrukce mostu v šířce 0,5 m.

Základní příčný sklon vozovky je navržen jako jednostranný se sklonem 2,5%.

Maximální podélný sklon úpravy ul. Londýnská je 15 %, minimální 0,45 %.

Součástí návrhu je také směrová a výšková úprava navazující obslužné komunikace ve směru ulice Londýnská – objekt číslo popisné 3. Výškové řešení této komunikace je navrženo s maximálním podélným sklonem 8,32 % s návazností na stávající.

Veškeré konstrukce komunikací jsou navrženy dle TP 170 v platném znění.

Vozovka – TDZ VI, PIII, D1-N-6

Asfaltový beton	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik modifikovaný	PS - CP	0,35 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	50 mm
Infiltrační postřik	PI - C	0,70 kg/m ²
Štěrkodrt'	ŠDA	150 mm
Celkem		360 mm

Dlažba - bezpečnostní odstup pod mostem – TDZ CH, PIII, D2-D-1

Betonová dlažba	DL	60 mm
Štěrkové lože frakce 4/8	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	150 mm
Celkem		240 mm



Na zemní pláni vozovky je požadována minimální únosnost $E_{def2} = 30 \text{ MPa}$. Na zemní pláni dlažby pod mostem pak $E_{def2} = \text{min. } 30 \text{ MPa}$.

Dle provedeného inženýrskogeologického průzkumu se v oblasti aktivní zóny nacházejí zeminy klasifikované dle ČSN 73 6133 jako S4/SM a G4/GM. Je nutná úprava aktivní zóny v min. tl. 0,40 m. Způsob úpravy aktivní zóny či výměna aktivní zóny bude provedena dle doporučení geotechnika stavby.

Navržená dlažba bude ze strany vozovky ohraničena silničním obrubníkem uloženého do betonového lože s opěrou. Silniční obrubník bude osazen s nášlapem 0,15 m.

Napojení konstrukce vozovky na stávající konstrukci vozovky bude provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev s přesahem min. 0,50 m.

Nezpevněná krajnice bude realizována z R-mat v tloušťce 0,15 m.

Dosypávky budou provedeny se zhutněním 100% PS z materiálu nenamrzavého min. podmíněčně vhodného. Maximální sklon zářezů je navržen 1:2.

Svahy zemního tělesa budou ohumusovány v tl. 0,15 m a osety trávnikem. Před realizací bude provedeno odhumusování v tl. 0,15 m a odstranění stávající konstrukce vozovky.

Odvodnění komunikace je řešeno do odvodňovacího zařízení po pravé straně komunikace. Jedná se o rigol ze žulové dlažby, odvodňovací žlab a odvodňovací žlab s roštem, který bude napojen na dno stávajícího příkopu, do stávajícího propustku pod komunikací. Odvodnění zemní pláně komunikace je navrženo pomocí podélné drenáže. Návrh úprav komunikací počítá také s napojením stávajícího nezpevněného příkopu jižního svahu tělesa železniční tratě na odvodnění komunikace. Do dna stávající příkop bude doplněn odvodňovací žlab a sedimentační jímka.

Snížením nivelety navržených úprav komunikací vůči stávajícímu terénu a na základě požadavku omezení záboru stavby budou podél komunikace ulice Londýnská realizovány zárubní zídky z drátěných košů (gabionů) a palisády.

Mezi km 0,011 a km 0,044 65 vpravo se jedná o zídku výšky 0,5 – 1,0 m, šířky 1,0 m o celkové délce 33,65 m.

Mezi km 0,032 a km 0,038 vlevo se jedná o zídku výšky 0,5 m, šířky 1,0 m o délce 6 m.

Po dokončení stavby dojde k obnovení stávajícího dopravního značení pro zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez B16 na výšku 2,7 m. Dále budou doplněny dopravní značky P7 a P8 pro přednosti protijedoucích vozidel pod podjezdem společně se značkou A6a zúžená vozovka a dopravní značení upravující přednost P2 a P4. Po obou stranách mostu bude provedeno dopravní značení Z9 pro vyznačení zúženého profilu mostu. Stávající dopravní zrcadlo bude zachováno. Pro vyhýbání vozidel bude zřízeno před mostem ve směru ul. Londýnská místo pro vyhýbání vozidla.

SO 01-86-01 Přeložka vedení CETIN

V blízkosti mostu je navrhnuté nové umístění sloupů (2ks). Na tyto sloupy se přeloží vrchní vedení krácením a spojkou. Pod železniční tratí je plánované nové kabelové vedení protlakem. Pod železniční tratí je navrhnutý protlak Ø160mm pro kabel TCEPKPFLE 5XN 0,6. Tento kabel bude ukončen na nových sloupech v rozváděči MRS10, kde přejde na vrchní vedení.

Sloup u vjezdu na nezpevněnou plochu mezi bude přesunut a vedení na něj bude přeloženo.

Vrchní vedení bude v severní části mostu zkráceno (1 x) a v jižní části bude vrchní vedení naspojováno nebo vyměněno.

Nové sloupy budou dřevěné s podpěrou a stávající výšky.

Přeložku sítě je nutno provést před započítáním demoličních prací na mostě.

SO 01-86-02 Přeložka vedení ČEZ

Stávající kabel AYKY 4x35 z rozpojovací skříně R2 ve směru přípojkové skříně P16, který vede pod rekonstruovaným mostem v komunikaci bude vzhledem ke snížení podélného profilu komunikace a její přemístění demontován. Z rozpojovací skříně R2 bude natažen nový kabel v nové trase tak, aby se dodrželo dovolené krytí kabelu. Kabel bude vyměněn v celé své délce.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována.

Vzhledem k charakteru stavby je ve vazbě na §41 odst. 2 vyhlášky č. 246/2001 b., je obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Stavba nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o po-

žární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Dle provedených průzkumu nelze předpokládat výskyt radonu v podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

Viz. kap. 2.5

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby, technická seizmicita nebyla posuzována.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.

e) Protipovodňová opatření

Stavba nevyžaduje žádné protipovodňová opatření.

f) Ostatní účinky

Nejsou

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Stavba bude plynule napojena na stávající technickou infrastrukturu. Podrobně jsou řešené v jednotlivých stavebních objektech.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Podrobně jsou řešené v jednotlivých stavebních objektech.

Tabulka kapacitních údajů ve smyslu přílohy D ke směrnici SŽDC č. 62

Kapacitní údaje	Popis	Měrná jednotka	Předchozí schválené stádium DUR	Posuzované stádium DUSP
Rozsah stavby	Délka úseku stavební části	m		145
	Délka úseku technologické části	m		145

Kapacitní údaje	Popis	Měrná jednotka	Předchozí schválené stádium DUR	Posuzované stádium DUSP
Zabezpečovací zařízení	Staniční	ks		
	Traťové	ks		
	Přejezdové	ks		
DOZ	Počet stanovišť dispečera	ks		
	Počet dálkově ovládaných stanic	ks		
Železniční svršek	Zřízení koleje	m		50
	Vložení výhybek	ks		
Nástupiště	Délka včetně počtu hran	m / počet		
Železniční přejezdy	Počet nových	ks		
	Pročet rekonstruovaných	ks		
Mostní objekty	Mosty železniční novostavby	ks		
	Mosty železniční rekonstrukce	ks		1
	Mosty silniční novostavba	ks		
	Mosty silniční rekonstrukce	ks		
	Propustky novostavby	ks		
	Propustky rekonstrukce	ks		
Zdi	Zdi novostavby	ks		
	Zdi rekonstrukce	ks		
Tunely	Počet novostavba	m		
	Délka novostavby	m		
	Počet rekonstrukce	m		
	Délka rekonstrukce	m		
Protihlukové stěny	Délka	m		
Pozemní stavby	Celkový počet budov a přístřešků	ks		
	Obestavěný prostor	m ³		
	Zastavěná plocha	m ²		
Trakční vedení	Délka	m		
Napájení	Trakční napájecí stanice	ks		
	Spínací stanice	ks		
Zábory trvalé	Celkem / ZPF / PUPFL	m ² / m ² / m ²		0/0/0

c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

Jedná se o stavbu na provozované železniční trati se zákazem přístupu osob bez potřebných oprávnění vydávaných Správou železnic.

B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Řešený úsek se nachází na dvoukolejném traťovém úseku, kde dochází k souběhu dvou tratí:

- dle TTP 547A, dle JŘ 089 a dle Úředního povolení 501 Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice. Jedná se o jednokolejnou trať, zařazenou do kategorie celostátní dráhy. Kategorie dráhy podle TSI INF je P5/F3. Trať je neelektrizována. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 100 km/h při traťové třídě zatížení C3.
- dle TTP 547D, dle JŘ 037 a dle Úředního povolení 502 Liberec – Hrádek nad Nisou státní hranice. Jedná se o jednokolejnou trať, zařazenou do kategorie celostátní dráhy. Kategorie dráhy podle TSI INF je P5/F4. Trať je neelektrizována. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 100 km/h při traťové třídě zatížení C3.

Dotčené mezistaniční úseky jsou ohraničené stanicemi:

- Dle TTP 547A Liberec – Mníšek u Liberce. Mezistaniční úsek je zabezpečen telefonickým dorozumíváním. Organizování drážní dopravy je uskutečňováno dle předpisu SŽDC D1.
- Dle TTP 547D Liberec – Chrastava. Mezistaniční úsek je zabezpečen telefonickým dorozumíváním. Organizování drážní dopravy je uskutečňováno dle předpisu SŽDC D1.

Současný rozsah dopravy

Analýza současného rozsahu dopravy byla provedená z aktuálně platných pomůcek ke GVD 2020/2021 vydaných provozovatelem dráhy

Osobní doprava

a) Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice

V dotčeném úseku je provozována pouze regionální doprava se základní taktou 30 minut (ranní a odpolední špička) v sedle 60 minut.

Pracovní dny regionální doprava 40 vlaků.

Dna pracovního volna regionální doprava 38 vlaků.

Po dobu realizace stavby budou všechny vlaky osobní dopravy odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD.

Nákladní doprava

Na trati je zavedený jeden pár manipulačních vlaků v relaci Liberec – Nové Město pod Smrkem a jeden pár vlaků Pn v relaci Liberec – Wegliniec.

Po dobu realizace stavby budou všechny vlaky nákladní dopravy odřeknuty nebo odkloněny po vhodné odklonové trase dle místa určení.

b) Liberec – Hrádek nad Nisou státní hranice

V dotčeném úseku je provozována dálková a regionální doprava.

Dálková doprava je provozována v ranní, odpolední špičce v taktu 120 minut a jeden spoj vedený v nočních hodinách.

Regionální doprava je provozována během ranní a odpolední dopravní špičky v taktu 30 minut, v sedle v taktu 60 minut.

Pracovní dny:



- dálková doprava 8 vlaků
- regionální doprava 49 vlaků

Dna pracovního volna:

- dálková doprava 10 vlaků
- regionální doprava 26 vlaků

Po dobu realizace stavby budou všechny vlaky osobní dopravy odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD.

Nákladní doprava

Na trati je zavedený jeden pár manipulačních vlaků v relaci Liberec – Hrádek nad Nisou.

Po dobu realizace stavby budou všechny vlaky nákladní dopravy odřeknuty nebo odkloněny po vhodné odklonové trase dle místa určení.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy,

V okolí mostu budou provedené nevyhnutné terénní úpravy sestávající zejména z úpravy okolitého terénu. Veškeré úpravy jsou zřejmé z jednotlivých příloh daných PS a SO.

b) Použité vegetační prvky

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

c) Biotechnická, protierozní opatření.

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

B.6 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci štěrkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení nedojde k zvýšení zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice oproti stávajícímu stavu.

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Hluk vznikající v důsledku stavební činnosti je třeba eliminovat především dobrým technickým stavem mechanismů a organizačními opatřeními. Krajská hygienická stanice vydala pod číslem jednací KHSLB 12727/2021 souhlasné vyjádření bez požadavku na doplnění hlukové studie.

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují. Drenážní vody z kolejíště budou zčásti odvedeny do přemostované vodoteče, zčásti budou vsakovány.

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. Užíváním staveniště bude vznikat běžný komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Přebytečné hmoty a hmoty z demolice mostu budou podle své nebezpečnosti uloženy na řízené skládky s příslušným oprávněním k uložení těchto odpadů. Po dokončení stavby budou vznikat odpady z provozu.



Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní - zemina; z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkyapy olejů apod.).

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Stavbou nebudou dotčeny žádné památné stromy. S ohledem na rozsah stavby bude nutné provést kácení dřevin. Rozsah kácení je součástí dendrologického průzkumu. Další stromy, které jsou umístěny v záboru stavby, a které nejsou určeny ke kácení, budou v průběhu stavby vhodným způsobem ochráněny. Pro stavbu byl zpracován dendrologický průzkum a je součástí dokumentace v části N. Konkrétní požadavek dle platných norem pro ochranu, je podrobně popsán v dendrologickém průzkumu.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Posuzovaný záměr nezasahuje do evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích.

V trase ani v blízkém okolí posuzované železnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

Všechna potřebná vyjádření dotčených orgánů ochrany přírody jsou uvedeny v části N této dokumentace.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Vzhledem k charakteru prací není nutné podávat žádost o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Stavbou nevzniknou nová ochranná ani bezpečnostní pásma. Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

Stávající ochranná pásma:

Ochranné pásmo dráhy



Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hra-nice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Pozemní komunikace:

Dle Zákona č.13/1997 Sb. se silničním ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Ochranná pásma inženýrských sítí

a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu

c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
-

d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
-

e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
-

f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.

- 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

Památková rezervace, památkové zóny

Stavba se nachází v ochranném pásmu kulturní památky hradu Pernštejna

**B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA**

V průběhu výstavby je nutné provést oplocení staveniště. Stavba se nachází v místě bez přístupu veřejnosti.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Část dokumentace ZOV – B.8 je dokladována samostatně.

PŘÍLOHY K SOUHRNNÉ TECHNICKÉ ZPRÁVĚ

- Příloha č. 1 – Havarijní plán
- Příloha č. 2 – Tabulka odpadů

Praha, říjen 2021

Vypracoval: Ing. Dávid Kuczik

Příloha č. 1 - Havarijní plán

Obsahuje soubor činností a opatření nutných k ochraně povrchových a podzemních vod před závadnými látkami při realizaci stavby.

Havarijním zhoršením jakosti vod je mimořádné závažné zhoršení, případně ohrožení jakosti vod. Je zpravidla náhlé, nepředvídané a projevuje se zejména závadným zbarvením, zápachem, vytvořením usazenin, olejovým povlakem hladiny nebo pěnou, popřípadě úhynem ryb a jiných organismů. Za mimořádně závažné ohrožení jakosti vod se považuje ohrožení vzniklé neovladatelným vniknutím závadných látek, popřípadě odpadních vod v jakosti nebo množství, které může způsobit havárii, do prostředí souvisejícího s povrchovou nebo podzemní vodou, dále případy technických poruch a závad, které takovému vniknutí předcházejí a případy úniku ropných látek ze zařízení k jejich zachycení, skladování, dopravě a odkládání.

Za havárii se vždy považuje znečištění nebo i ohrožení povrchových a podzemních vod ropnými látkami, radioaktivními látkami nebo jedy.

O havárii nejde v tom případě, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno nebezpečí vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

V průběhu stavby je nutné omezit na nejnižší možnou míru skladování ropných látek (pohonné hmoty, mazadla, oleje). V případě, že by došlo k manipulaci s nimi, je nutno postupovat přesně dle ustanovení ČSN 75 34 15 „Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování.“ Skladování a manipulace s posypovými solemi, stejně tak jako jejich používání k zajištění sjízdnosti staveništních ploch a místních komunikací není pro tuto stavbu povoleno.

Při vzniku nebo zjištění ekologické havárie je nutno provést okamžitě taková opatření, aby nedošlo k úniku závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Zároveň je třeba ihned havárii nahlásit vodohospodářskému orgánu (odboru životního prostředí příslušného úřadu nebo Česká inspekce životního prostředí – oddělení ochrany vod), správci toku, Hasičskému záchrannému sboru nebo Policii ČR. Havárii hlásí ten, kdo ji způsobil nebo zjistil, nejvhodnějším a nejrychlejším způsobem, pokud není dohodnuto jinak. Včasné zjištění a ohlášení havárie je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na rozsah následků havárie a účinnost zásahu havarijních jednotek. Není – li jednoznačně jasné, kdo havárii způsobil, je nutno odebrat vzorky znečišťující látky, znečištěné vody a pozadí (profil nad místem zjištěného nebo předpokládaného vniknutí znečištění do toku). To má značný vliv na prokázání původce a rozsahu havárie.

Zároveň je nutno zahájit okamžitě práce na omezení škodlivých následků havárie, resp. učinit taková opatření, aby nemohlo dojít k znečištění povrchových a podzemních vod. Především je nutno zabránit, popřípadě omezit únik znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod a zahájit odstraňování znečištění (např. pomocí norných stěn, sorpčních prostředků, balíků slámy apod., za pomoci různého nářadí a náčiní). Sesbíraný produkt je nutno ukládat do vhodných nádob, popřípadě vybudovat taková zařízení, aby nemohlo dojít k následnému znečištění (jímka s fólií, sudy apod.).

Za normálních okolností není nebezpečí úniku ropných látek, pouze v případě prasknutí hydraulických hadic dopravních prostředků nebo stavebních strojů (zcela ojediněle) nebo při převrácení nákladního automobilu (za normální situace nepřichází v úvahu). V případě havárie, to jest při úniku hydraulického oleje nebo nafty, bude způsob likvidace záležet na rozsahu havárie.



Při malém rozsahu je možno zasažené místo zasypat Vapexem a shrabat, případně nasát ropnou látku do fibroilové textilie. V případě, že kontaminující látka již vnikla do zeminy, je nutno zasaženou zeminu neprodleně odtěžit a odvést na skládku určenou odborem životního prostředí nebo do nejbližšího zařízení na čištění kontaminovaných zemin.

Plán havarijních opatření začíná platit dnem jeho schválení.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám (ropné látky, nátěrové hmoty, sanační materiály). Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

Podrobný havarijní plán bude zpracován zhotovitelem stavby.

Příloha č. 2 - Tabulka odpadů

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedm.	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS
				PS 01-01-20	SO 01-10,11-01	SO 01-20-01	SO 01-32-01	SO 01-50-01
07 03 04	n	odpadní ředidla	t					
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t					
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t					
08 01 18	o	jiné odpady z barev a laků neuvedené pod č. 08 01 17	t					
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t					
15 01 02	o	plastové obaly	t					
15 01 10	n	obaly znečištěné nebezpečnými látkami	t					
16 01 22	o	pryž	t					
16 02 09	n	tráta s olejem, PCB a škodlivinami	ks					
16 02 12	n	vyřazená zařízení obsahující volný asbest	t					
16 02 13	n	tráta s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks					
16 02 13	n	vyřazená elektrická zařízení - piktogramy, prosvětlené tabule	ks					
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t					
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks					
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks					
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t					
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t					
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t					
17 01 01	o	kůly a sloupky betonové	t					
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t			73,152		76,320
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t			336,700		217,800
17 01 03	o	stavební a demoliční suť (tašky a keramické výrobky)	t					
17 01 06	n	směsi s obs.nebezpeč. látek	t					
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t					
17 02 01	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj. -dřevo	t					
17 02 02	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-sklo	t					
17 02 03	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-plasty	t					
17 02 03	o	PE podložky	kg					
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	0,050				1,000
17 02 04	n	kůly a sloupky dřevěné	t					
17 02 04	n	pryžové podložky	kg					
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t					
17 03 02	o	výbourný asfaltový beton bez dehtu, živčné lepenky bez dehtu	t					63,600
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t					
17 04 01	o	odpad mědi a jejích slitin	t					
17 04 02	o	odpad hliníku	t					
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t					
17 04 07	o	směsné kovy	t					
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t					
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t					
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t					
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t					
17 05 04	o	zemina a kamení	t			2446,265	67,973	1695,560
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t					
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t		273,600			
17 06 01	n	izol. materiál s azbestem	t					
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t					
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t					
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t					
17 09 04	o	kamenivo + beton	t					
17 09 04	o	škvára	t					
20 01 21	n	zářivky	ks					
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t					
20 03 01	o	komunální odpad	t					