

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Petr Rotschein <i>Rotschein</i>		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Petr Rotschein <i>Rotschein</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Petr Rotschein <i>Rotschein</i>	
KRAJ: Vysočina		POVĚŘENÝ MĚÚ: Třebíč		KONTRÓLOVAL Ing. Petr Kapoun <i>Kapoun</i>
Vybudování nákladiště v žst. Třebíč			STUPEŇ:	PROJEKT
			ZAK. ČÍSLO 14023-01-0614	ARCH. ČÍSLO 2014110771
			MĚŘITKO -	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 06/2014	
Souhrnná část			ČÁST DOKUM. B.	PŘÍLOHA

OBSAH

1	VŠEOBECNÉ ZHODNOCENÍ	3
2	PRŮZKUMY A PODKLADY	3
2.1	Provedené průzkumy, podklady	3
2.2	Geologické a hydrogeologické poměry	3
2.3	Geodetické a mapové podklady	4
3	OCHRANNÁ PÁSMA	4
3.1	Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích	4
3.2	Stanovení nových ochranných pásem	6
3.3	Údaje o chráněných ložiskových územích	6
3.4	Údaje o zeleni	6
3.5	Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu	6
4	KONCEPCE STAVBY	7
4.1	Účel stavby	7
4.2	Obecné technické požadavky na výstavbu	7
4.3	Architektonické a urbanistické řešení	7
4.4	Popis technického řešení v jednotlivých profesích	7
4.4.1	D.1 Železniční zabezpečovací zařízení	7
4.4.2	D.2 Železniční sdělovací zařízení	8
4.4.3	D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT	9
4.4.4	E.1 Inženýrské objekty	9
4.4.5	E.2 Pozemní stavební objekty	11
4.4.6	E.3 Trakční a energetická zařízení	11
4.5	Návrh požadavků na postupné provádění a uvádění stavby do provozu	12
4.6	Požadavky stavby na zdroje	12
4.7	Odvedení povrchových vod	12
4.8	Napojení na dopravní systém	12
4.9	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění	13
4.10	Bezpečnost práce	13
4.11	Posouzení stavby z hlediska osob s omezenou schopností pohybu a orientace	13
4.12	Podmiňující, vyvolané a související investice	13
4.13	Statické výpočty	14
5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	14
5.1	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby	14
5.2	Podmínky posuzování vlivů na ŽP	14
5.3	Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů oproti předcházejícímu stupni	14
5.4	Dodržení schvalovacího a posuzovacího protokolu stavby	14
6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	14
6.1	Uvolnění staveniště	14
6.2	Využití stávajících nebo budovaných objektů	15

6.3	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby	15
6.4	Způsob provedení demolic a místa skládek	15
6.5	Likvidace porostů	15
6.6	Likvidace škodlivých odpadů	15
6.7	Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby	15
6.8	Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků	16
6.9	Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby	16
6.10	Vyluka dopravy a jiná dopravní omezení	16
6.11	Omezení v dodávce energií	16
7	VÝKUPY PRO STAVBU	16
8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ	16
9	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	17
10	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	17
10.1	Obecná charakteristika území	17
10.2	Zvláště chráněná území a Natura 2000	19
10.3	Významné krajinné prvky	20
10.4	Územní systémy ekologické stability	20
10.5	Vlivy na vody	20
10.6	Vlivy na lesní a mimolesní zeleň	21
10.7	Vlivy na půdu (zpf a pupfl)	22
10.8	Vlivy na nerostné zdroje	22
10.9	Vlivy na památky a archeologické nálezy	22
10.10	Vlivy na obyvatelstvo	23
10.11	Odpady	24
11	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	28
11.1	Z pohledu BOZP	28
11.2	Z pohledu požární ochrany	28
11.3	Z pohledu hygieny	28
11.4	Z pohledu obrany státu	28
11.5	Z pohledu vlivů trakčních a energetických zařízení	28
12	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	29
13	PROTIKOROZNÍ OCHRANA	29
14	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ	29
15	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	29
16	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZPF A PUPFL	29
17	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	29
18	OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	30
19	OCHRANA OBYVATELSTVA	30
20	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ	30

1 VŠEOBECNÉ ZHODNOCENÍ

Stavba se nachází v zastavěné části města Třebíč na stávající stavbě celostátní dráhy Brno – Jihlava. Trať je v místě stavby vedena v odřezu, tj. na jižní straně tělesa je zářezový svah, na severní přechází v mírný násyp. Stavba je svým konstrukčním charakterem stavbou liniovou a je navrhována jako součást železničního svršku stávající stavby celostátní dráhy. Stavba je umístěna převážně v obvodu celostátní dráhy. Pozemky, na nichž je stavba umístěna, jsou katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha, dráha.

Prostor staveniště je dobře přístupný z navazujících pozemních komunikací.

V obvodu staveniště se nacházejí drážní kabely SŽDC OŘ Brno (silnoproud, zabezpečovací a sdělovací), kamenný propustek SŽDC OŘ Brno, drážní kabely ČD Telematika, kanalizace VAS Třebíč.

2 PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 PROVEDENÉ PRŮZKUMY, PODKLADY

Pro potřeby projekčních prací byly použity následující podklady:

- 1) Přípravná dokumentace stavby „Kolejové úpravy v žst. Třebíč“
- 2) Projekt stavby „Přestupní terminál Třebíč“, DHV Brno 2014
- 3) Geotechnický průzkum, AQUAENVIRO Brno spol. s r.o. 2013
- 4) Geotechnický průzkum, GEOTEST Brno s.r.o., 2006
- 5) Geotechnický průzkum, KolejConsult a Servis Brno s.r.o., 2013
- 6) Doplnkový geotechnický průzkum, GeoTEC GS a.s. 2014
- 7) Kamerový průzkum kanalizace, SEBAK Brno s.r.o., 2013
- 8) Výkazy kategorizovaného materiálu – koleje a výhybky, SŽDC OŘ Brno
- 9) Geodetické měření zpracované SUDOP Brno, 2014
- 10) Závěry z porady ke zpracování projektu 7.5.2014
- 11) Platné zákony, vyhlášky, normy a předpisy

2.2 GEOLOGICKÉ A HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Geotechnické průzkumy prokázaly v místě stavby vhodné geotechnické poměry (horniny skalního eluvia na skalním podloží).

Hydrogeologický průzkum prokázal nemožnost řešit odvodnění zpevněných ploch vsakováním do přilehlých ploch.

2.3 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Geodeticky zaměřena byla celá oblast stavby včetně přilehlých ploch. Jako doplňující kresba do situačních plánů byla použita Technicko-hospodářská mapa města Třebíč.

Základní zaměření traťového úseku a přilehlých lokalit, které byly použity jako podklady, zpracovala firma Středisko železniční geodézie Olomouc, pracoviště Olomouc.

Uvedené měření bylo následně doplněno doměřením podle požadavků projektantů, které bylo provedeno geodetickou skupinou firmy SUDOP Brno spol. s r.o. a zpracováno do přílohy I.3 – Geodetické a mapové podklady.

Bodové pole bylo v celém rozsahu a hustotě převzato z podkladů dodaných investorem. Bylo vybudováno pracovníky SŽG Olomouc, určené vyrovnáním sítě GNET MNČ.

Bodové pole bylo

- polohově určeno v **souřadnicovém systému S – JTSK**,
- výškově ve **výškovém systému Baltském po vyrovnání**.

3 OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANNÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák.č.266/1994Sb. 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,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

-u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m

-u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
-u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
-u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák.č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

Ochranné pásmo pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb §30 .

(1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Stavba se nenachází v hygienickém ochranném pásmu vodního zdroje.

Hranice chráněných území

V dosahu stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Dotčení ochranných pásem

Realizací stavby s výjimkou ochranného pásma železniční trati Brno-Jihlava, je dotčeno ochranné pásmo telekomunikační trasy ČD Telematika, ochranné pásmo kanalizace VAS.

3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSEM

Prodloužením kusé koleje č.7 se změní (rozšíří) rozsah ochranného pásma dráhy celostátní. Ochranné pásmo je definováno 60m od osy krajní koleje.

3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v chráněném ložiskovém území.

3.4 ÚDAJE O ZELENÍ

V rámci stavby se uvažuje s kácením porostů při výstavbě zárubní zdi za nákladištěm, blíže viz část B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

Trvalé a dočasné zábořné pozemků ze ZPF nebo PUPFL se ve stavbě nevyskytují.

4 KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího nákladiště u koleje č.7 v délce 120m. Rekonstrukce spočívá ve zřízení boční rampy délky 30m a v rekonstrukci nákladiště ve zbývajícím délce. Částečné rozšíření nákladiště a jeho výšková úprava vyvolá přestavbu stávající zárubní zdi za nákladištěm. V rámci rekonstrukce bude zřízena i dešťová kanalizace a osvětlení nákladiště. V rámci kolejových úprav bude vyjmuta výhybka č.5 a kolej č.7 bude ukončena kuse, část koleje č.7 podél rekonstruovaného nákladiště bude také rekonstruována. Kolejové úpravy vyvolají úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

4.2 OBECNÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU

Stavba bude realizována v souladu s platnými technickými normami ČSN. Technické řešení je navrženo v souladu s předpisy SŽDC a Vzorovými listy železničního spodku. Pro výstavbu zároveň platí Technicko-kvalitativní podmínky staveb SŽDC v plném rozsahu. Pro výstavbu zpevněných ploch platí Technické podmínky (TP) pozemních komunikací. Další předepsané předpisy jsou uvedeny v technických zprávách jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba na provozované dráze nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba vzhledem ke svému účelu je navržena především s cílem funkčnosti a bezpečnosti zařízení.

4.4 POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ V JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH

4.4.1 D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace D.1 Železniční zabezpečovací zařízení.

PS 80-28-01 – Úprava zabezpečovacího zařízení

Kolejiště stanice Třebíč zůstane zabezpečeno stávajícím SZZ 3. kategorie – RZZ typu AŽD-71 a toto zařízení se upraví a doplní pro nový stav kolejiště. Stejně tak bude ponechán a upraven ovládací pult v DK.

Z důvodu zřízení nového nákladiště a kusého zakončení koleje č.7 je nutno demontovat z výhybky č.5 elektromotorický přestavník, demontovat výkolejku Vk3, seřaďovací návěstidlo Se3 a příslušné počítací body. Odjezdové návěstidlo S5 se posune do nové polohy respektující polohu námezvníku výhybky č.2 a upraví se poloha počítacího bodu u

něj. Upraví se venkovní kabelizace. Na novou konfiguraci kolejiště bude upraveno i vnitřní zapojení RZZ.

V tomto PS bude zároveň provedena překládka kabelů, které překážejí budování autobusového terminálu a výstavby opěrné zdi mezi kolejištěm a autobusovým terminálem. Kabelizace ke všem prvkům na lichém zhlaví bude výstavbou autobusového terminálu a opěrné zdi narušena, neboť hlavní kabelová trasa vedená v prostoru mezi kolejemi č. 5 a 7 přechází na opačnou stranu kolejiště (do prostoru u výh. č.7, směrem k budoucímu autobusovému terminálu) a je ukončena v kabelové skříni ŠM3, kterou je nutno přeložit. Z této skříně je proveden rozvod všech kabelů na lichém zhlaví, vyjma vjezdového návěstidla. Hlavní kabelová trasa se upraví tak, že kabely v ní se říznou a naspojkují novými kabely, které budou vedeny v nové trase k nové kabelové skříni. Nová trasa kabelů přejde z prostoru mezi kolejí č.5 a 7 pod kolejí č.7 do prostoru za novým kusým zakončením koleje č.7, za jejímž koncem bude umístěna nová kabelová skříň. Z této skříně se napojí všechny stávající a nové prvky na tomto zhlaví. Některé kabely budou definitivně uloženy ve žlabované trase s mělkým krytím, pod kolejemi vedené v chrániče NOVOTUB 160 s krytím 1,8m pod TK. Provizorní kabely vedené k prvkům u kolejí č.4 a 6, budou mělce zahrnuty v provizorní trase a pod kolejí vedeny v chrániče s mělkým krytím.

Přeložky kabelových tras a nutné přerušení a spojování kabelů se provedou za výluky vladislavského zhlaví. Vladislavské zhlaví se vypne z ústředního stavění. Na výhybky se namontují výměnové zámky, na manipulačních kolejích budou osazeny výkolejky s kontrolními zámky. Výhybky a výkolejky se budou při vlakových cestách zamykat a klíče budou na zavěšovány na tabuli na klíče v provizorním výhybkářském stanovišti St.I. zřízeného vedle releového domku přechodu „P“. Odjezdy vlaků budou uskutečňovány na ruční PN, vjezdy vlaků na světelnou PN. Po přepojení kabelů k odjezdovým návěstidlům budou odjezdy na světelnou PN. Při přemísťování počítačích bodů počítačů náprav bude volnost brněnského zhlaví zjišťovat výhybkář na provizorním St.I.

Z důvodu přeložek kabelových tras bude v blízkosti výhybky č.2 zřízeno provizorní stanoviště St.I. Jeho zřízení a následná demontáž je součástí tohoto provozního souboru. Uvažuje se zapůjčením mobilní buňky vybavené elektroinstalací a suchým WC. Stanoviště bude dále vybaveno telefonem a přípojkou NN, tyto části jsou součástí PS sdělovací zařízení a SO silnoproudu.

Tento PS také řeší provizorní vyvěšení kabelů v hlavní kabelové trase mezi kolejemi č.5 a 7 v km 49,861 z důvodu rekonstrukce stávajícího propustku na kanalizaci. Práce na rekonstrukci budou probíhat ve výkopu shora z kolejiště. Bude snesena část kolejí č.5 a 7 v místě propustku. V rámci tohoto PS bude zřízena v tomto prostoru provizorní dřevěná lávka, na kterou se kabely nad výkopem bez přerušení umístí. Po dokončení rekonstrukce a zasypání kanalizace se kabely opět bez přerušení uloží do kabelových žlabů a provizorní lávka se demontuje.

4.4.2 D.2 Železniční sdělovací zařízení

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace D.2 Železniční sdělovací zařízení.

PS 80-14-01 – Ochrana drážních sdělovacích kabelů

V rámci toho PS bude dále zrušen stávající výpich z kabelku DK 15a vedoucí do již zdemolovaného skladu narovnáním ve spojení.

4.4.3 D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

neobsazeno

4.4.4 E.1 Inženýrské objekty

Kompletní řešení je obsazeno v části dokumentace E.1 Inženýrské objekty.

E.1.1. Železniční svršek a spodek

SO 80-16-01 Železniční spodek

Předmětem stavebního objektu je zřízení vrstvy ze šterkodrti tl.15cm pod rekonstruovanou částí koleje č.7. Odvodnění vrstvy pod kolejí č.7 není v rámci této stavby navrženo. Důvodem je množství stávajících kabelových tras v kolejové mezeře mezi 5. a 7. kolejí, které by bylo třeba překládat.

Zemní plán je navržena vodorovná vzhledem k tomu, že plán nebude odvodněna.

SO 80-17-01 Železniční svršek

Stavební objekt zahrnuje :

- demontáž stávající výhybky č.5 a náhrada kolejovým polem
- rekonstrukce části koleje č.7 podél rekonstruovaného nákladiště.

Kolej č.7 je podél nákladiště odsunuta o cca 45cm vlevo od stávající osy koleje č.7, aby bylo dosaženo minimální normové osové vzdálenosti 14,25m od stávající koleje č.1. V rámci projektu stavby je v koleji č.7 navržen materiál nový S49 na betonových prazcích bezpodkladnicovým pružným upevněním rozdělení „c“. Kolej bude zřízena jako bezстыková.

Rychlost v koleji č.7 zůstane stávající 40km/h.

E.1.4. Mosty, propustky, umělé stavby

SO 80-19-01 Zárubní zeď u nákladiště

Nová zárubní zeď podchycuje stávající terén pro rozšíření nákladiště. Výška opěrné zdi je proměnná v rozmezí cca 0,5 – 4,0 m. Z provedeného inženýrsko geologického průzkumu vyplynulo, že v místě svahu se nachází pod svrchní vrstvou skalní horniny. Z tohoto důvodu je nová zárubní zeď navržena jako obkladní, z prostého betonu (slabě vyztuženého betonu C 30/37 (90d) - XC4, XD3, XF4 – Cl 0,40 – Dmax22 – S4 dle ČSN EN 206-1/Z4). Stabilita zárubní zdi bude ve střední části zajištěna tyčovými kotvami (betonářská výztuž Ø25mm – B 500B). Šířka zárubní zdi v koruně je 400mm a směrem dolů se rozšiřuje ve sklonech 5:1 na lici a 10:1 na rubu. Základová spára je ukloněna 5:1. Za rubem zdi bude vytvořeno povrchová odtoková linie z betonových žlábků uložených do betonového lože. Odtoková linie je napojena na odtokovou linii vedoucí podél zpevněné plochy nákladiště. Rub zdi je odvodněn podélnými trativody a příčnými odvodňovacími trubkami. Celková délka zdi je cca 50m. Na římse opěrné zdi bude osazeno zábradlí z úhelníků.

E.1.6. Potrubní vedení

SO 80-27-01 Nákladiště, kanalizace

Místo stávajícího kamenného propustku 600/900 pod kolejištěm je v rámci stavby Kolejové úpravy v žst. Třebíč navržena nová kanalizační stoka D1 DN 500 která odvede dešťové vody z odvodnění kolejiště a dešťových kanalizací z nástupišť a zpevněných ploch. **Stoka D1** bude vedena od nového napojení na stávající kanalizaci DN 500 u koleje č.4 kde se osadí monolitická šachta RŠ1 (RŠ19) na stávající kamenný propustek (v rámci rekonstrukce ulice Nádražní a stavby Přestupního terminálu. Kanalizace je vedena kolejištěm v nové v trase stávajícího vybouraného propustku. Ten bude rozebrán a nahrazen novou kanalizací (kanalizace od šachty RŠ1 (RŠ19) po šachtu RŠ3 je součástí SO 60-27-01 Kanalizace pod kolejištěm). **Od šachty RŠ3 směrem k ulici Riegrova je zřízení kanalizace součástí SO 80-27-01 Nákladiště, kanalizace.** Tato je vedena ke spadišťové šachtě RŠ3a kde je napojena stoka D1.1 DN 300, která odvodňuje rekonstruované Nákladiště. Dále jde stoka D1 do šachty RŠ4 a dále jde stoka D1 do šachty RŠ5, která je spadišťová monolitická, kde je napojena stávající kanalizace vedená z ulice Riegrova (jde o přepad z odlehčovací komory).

Stávající kamenné koryto v rozsahu od RŠ3 po RŠ5 bude odstraněno. V místě, kde bude proveden výkop pro novou opěrnou zeď, bude stávající kanalizace ukončena v revizní šachtě RŠ5 a dále po dobu stavby bude s propustkem propojena provizorním žlabem.

Celková délka stoky z trub kameninových DN 400 v délce 8,63m a DN 500 je 11,89m.

Stoka D1.1

Na revizní šachtu RŠ 3a je napojena nová stoka dešťové kanalizace D 1.1 z odvodnění nové manipulační plochy v kolejišti. Tato kanalizace je navržena z trub PP DN 300 v délce 109,6m. Na tuto kanalizaci jsou napojeny dešťové vpusti z odvodnění plochy (UV1 až UV5).

Na kanalizacích jsou osazeny typové prefabrikované revizní šachty a typové plastové šachty. Kanalizace napojí nové uliční vpusti přípojkami z trub PVC-U DN8 .

Kanalizace budou po provedení stavby zkontrolovány televizní kamerou.

E.1.8. Pozemní komunikace

SO 80-18-01 Úprava plochy nákladiště u koleje č.7

V rámci stavebního objektu bude rekonstruováno stávající nákladiště podél koleje č.7. V části nákladiště bude zřízena boční rampa (vlastní svislá konstrukce rampy je součástí SO 80-18-02) ve využitelné délce 30m. Celková délka úpravy zpevněné plochy nákladiště je 127m, z toho 30m na boční rampě, cca 11m na výškovém přechodu mezi rampou a plochou v úrovni koleje a 82m plochy v úrovni koleje č.7. Zbylou část tvoří napojení na stávající zpevněnou plochu. Šířka zpevněné plochy na boční rampě a přilehlé části plochy je 15,0m, na brněnské straně se plocha zužuje na šířku 10,50m s dalším navázáním na plochu stávající. Příčný sklon plochy je 2% ve směru od koleje. Zpevněné plochy budou, s výjimkou místa vedení boční rampy, lemovány betonovými obrubníky osazenými do úrovně zpevněné plochy bez převýšení. Odvodnění je navrženo do podélného rigolu tvořeného betonovými příkopovými tvárnicemi osazenými do bet. lože a zaústěnými do 5 nových dešťových vpustí. Přípojky těchto vpustí jsou součástí stavebního objektu SO 80-27-01.

SO 80-18-02 Úprava plochy nákladíště u koleje č.7, boční rampa

Podél nové koncové části zpevněné plochy nákladíště je v délce cca 47m (tj 10m výškový přechod+31m délka včetně svodidla+6m kolmé křídlo) navržena boční rampa s proměnnou výškou horní hrany římsy od 0,10m až do 1,10m nad TK koleje č. 7 (vzdálenost hrany rampy 1,725 m od osy koleje č. 7. v délce 39m) z důvodu překonání rozdílné výškové úrovně mezi stávající a novou zpevněnou plochou nákladíště (nájezd v délce cca 10m ve sklonu cca 12%). Dilatační celky budou o délce 2m s výjimkou koncového dílu (zalomení) bude do dl. 15m. Boční rampa je navržena v půdorysu jednou zalomena (v dl. 6m) pro navázání na stávající terén. Na této části bude osazeno svodidlo typu JSMNH4/H3 v délce cca 5,5m.

Římsa boční rampy bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 – Cl 0,40 – Dmax22 – S4 dle ČSN EN 206-1/Z4 a zbývající části boční rampy tj. dřík a základ bude z betonu C 30/37 XC4, XD1, XF2 – Cl 0,40 – Dmax22 – S4 dle ČSN EN 206-1/Z4. Podkladní beton pro železobetonovou konstrukci boční rampy bude o tloušťce 100mm a třídy C 30/37 XC4, XD1, XF2 – Cl 0,40 – Dmax22 – S4 dle ČSN EN 206-1/Z4.

Boční rampa bude opatřena na styku se zemínou souvrstvím vodotěsné izolace proti zemi vlhkosti a stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Přední hrana římsy bude zesílena ocelovým úhelníkem, který bude opatřen žlutočernými pruhy.

4.4.5 E.2 Pozemní stavební objekty

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace E.2 Pozemní stavební objekty.

4.4.6 E.3 Trakční a energetická zařízení

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace E.3 Trakční a energetická zařízení.

E.3.3. Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 80-06-01 Osvětlení nákladíště

Prostor rozšířeného nákladíště bude osvětlen pomocí dvou osvětlovacích věží výšky 20 m, které budou situovány na obou koncích rozšířené manipulační plochy v její zadní části, aby nepřekážely nakládce a vykládce. V rozvaděčích osvětlovacích věží ROV1 a ROV2 budou instalovány zásuvky 230/400V pro možné napojení dočasným odběrů. Tyto zásuvky budou napojeny přes samostatný elektroměr. Přes samostatný elektroměr budou rovněž napojeny světlomety, které budou osvětlovat pouze prostor nákladíště. Osvětlovací věže budou navzájem propojeny napájecím a ovládacím kabelem.

Rozmístění nových zařízení a kabelových tras je patrné z přílohy Přehledové schéma rozvodů a Situace.

Délka kabelových tras je cca 150m.

SO 80-06-02 Úprava rozvodů nn a osvětlení

Pro nové osvětlovací věže bude položen nový napájecí i ovládací přívodní kabel, event. bude provizorně (dočasně) využito stávajících kabelových rozvodů.

Z rozvaděče osvětlovací věže ROV1 bude napojena stávající větev osvětlovacích stožárů na stávající části manipulační plochy u koleje č.5, která začíná osvětlovacím stožárem OS13.

Pro ovládání osvětlení nových věží i napojených větví osvětlovacích stožárů bude využit stávající ovládací rozvaděč v dopravní kanceláři.

V dotčeném prostoru budou zdemontována stávající silnoproudá zařízení – osvětlovací stožáry, zásuvkové stojany a nepotřebné kabelové rozvody.

Rozmístění nových zařízení a kabelových tras je patrné z přílohy Přehledové schéma rozvodů a Situace.

Délka kabelových tras je cca 400m.

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ A UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU

Realizace stavby se předpokládá v období 1.9.2014 - 20.2.2015. Během výstavby je třeba uvažovat s kolejovými výlukami staničních kolejí. Ukončení výluk v kolejích se uvažuje do 9.12.2014. Během stavby je třeba udržet provoz na minimálně třech staničních dopravních kolejích. Výstavba je rozfázována do pěti etap – stavebních postupů. Detailní rozpis stavebních postupů je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

4.6 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Stavba samotná nevyžaduje navýšení odběru elektrické energie, zásobování mobilních buněk zařízení staveniště bude provedeno ze stávajících rozvodů SŽDC. Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD

Stavba nevyžaduje napojení na splaškovou kanalizaci.

Odvedení dešťových vod :

V rámci stavby bude rekonstruováno stávající odvodnění nákladiště u koleje č.7, které je zaústěno do stávajícího propustku v km 49,861. Přestavba tohoto propustku na kanalizaci je zahrnuta ve stavbě Kolejové úpravy v žst. Třebíč.

4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉM

V rámci stavby je jedná o rekonstrukci stávajícího nákladiště u koleje č.7 s tím, že příjezd na nákladiště zůstane stávající - bez úprav. Nákladiště je již používáno pro tento účel a nepředpokládá se navýšení frekvence po dokončení stavby.

Napojení staveniště během stavby je řešeno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

V rámci stavby budou prováděny náhradní výsadby dle podmínek, které budou vypsány Městským úřadem v Třebíči v rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin. Ozelenění ploch bude prováděno za rekonstruovanou zárubní zdí u nákladíště, případně na městských pozemcích. Blíže viz kapitola B.10.

4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků:

a) ohrožení železničním provozem na sousední provozované koleji při částečných výlukách – opatření - proškolení pracovníků a bezpečnostní hlídky.

b) při provozu strojů – opatření – poučení pracovníků o bezpečné vzdálenosti, ochranné pásmo 2 m od maximálního dosahu stroje, srozumitelná komunikace mezi pracovníkem a strojníkem/řidičem. Kontrola předepsaných průkazů odborné způsobilosti pracovníků.

c) při výkopových pracích – opatření - znalost umístění inženýrských sítí a jejich ochranných pásem, používání bednění, pažení a jejich průběžná kontrola.

Omezení rizikových vlivů se dosahuje proškolením pracovníků, používáním ochranných pomůcek, dodržováním předepsané doby odpočinku a vyvarováním se užívání omamných látek a alkoholu.

Při skladování a manipulaci s nebezpečnými a škodlivými látkami je potřebné dbát zvýšené pozornosti a dodržovat stanovené bezpečnostní předpisy včetně používání ochranných pomůcek.

Před zahájením práce musí být pracovníci seznámeni s vytyčenými únikovými cestami a prokazatelně proškoleni o rizicích a jejich eliminaci, dle platné legislativy.

4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Vzhledem k tomu, že plochy dotčené stavbu nejsou veřejnosti přístupné, požadavky dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se pro tuto stavbu neuplatní.

4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Související stavbou je stavba Přestupní terminál Třebíč (investor Město Třebíč, předpokládaný termín výstavby 04-12/2014). Tato stavba řeší výstavbu terminálu hromadné dopravy včetně ploch pro parkování v těsné blízkosti stávající výpravní budovy, čímž po dobudování drážních nástupišť vznikne možnost úzké přestupní vazby mezi železniční a silniční hromadnou a individuální dopravou.

Dalšími současně realizovanými stavbami jsou stavby „Kolejové úpravy v žst. Třebíč“ a „Vybudování nástupiště v žst. Třebíč“, investor SŽDC s.o.

4.13 STATICKE VÝPOČTY

Konstrukce zřizované v rámci stavby jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření.

5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace H. Doklady.

Rozhodnutí o umístění stavby je součástí dokumentace H.-Doklady. Všechny podmínky rozhodnutí o umístění stavby jsou splněny.

5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽP

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace H. Doklady.

5.3 DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ OPROTI PŘEDCHÁZEJÍCÍMU STUPNI

Kapacitní údaje jsou oproti předcházejícímu stupni dodrženy.

5.4 DODRŽENÍ SCHVALOVACÍHO A POSUZOVACÍHO PROTOKOLU STAVBY

Schvalovací a posuzovací protokol je součástí dokumentace H.-Doklady. Všechny podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu jsou splněny.

6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Stavba probíhá na drážním pozemku, takže není třeba provádět uvolnění staveniště. Během stavby je předpokládá omezení drážního provozu v některých kolejích.

6.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Technické řešení uvažuje s rekonstrukcí pouze části kolejiště žst. Třebíč. Zbývající část bude rekonstruována v rámci následné stavby Revitalizace trati Okříšky - Zastávka u Brna. Technologická zařízení budou pouze upravena a ponechána v stávajících budovách.

6.3 DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ PO DOBU VÝSTAVBY

Po dobu výstavby se neuvažuje s využitím stávajících objektů. Zařízení staveniště se předpokládá v mobilních buňkách umístěných na plochách pro zařízení staveniště.

6.4 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC A MÍSTA SKLÁDEK

V rámci stavby bude provedena demolice stávající kamenné zárubní zdi, asfaltové plochy nákladiště a části koleje č. 7 a 5. Materiál po demolici zdi a plochy bude odvážen přímo na skládku, vyzískaný materiál železničního svršku bude zčásti odvezen na skládku, zčásti přesunut na skládku SŽDC OŘ Brno Správa tratí Jihlava.

6.5 LIKVIDACE POROSTŮ

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

V rámci stavby bude vykácena plocha pro výstavbu zárubní zdi za nákladištěm, jedná se o náletovou zeleň. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody (městský úřad). Žádost o povolení ke kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, plochu likvidovaných keřových porostů, atd.)

6.6 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Během stavby vznikne velké množství *výzisků a odpadů* různých kategorií. Nebezpečnými odpady bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění

Blíže a podrobněji k likvidaci odpadů ze stavby viz kapitola B.10. Vliv stavby na životní prostředí.

6.7 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH OBJEKTŮ I POROSTŮ PO DOBU VÝSTAVBY

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

6.8 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ, DOPRAVNÍCH TRAS, VODNÍCH TOKŮ

Nadzemní vedení a vodní toky se v rámci stavby nevyskytují. Dopravní trasy nebudou stavbou narušeny. Přeložky a vyvolané úpravy podzemních vedení investora jsou zahrnuty v jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech.

Z ostatních podzemních vedení bude dotčen kabel ČD Telematika, který bude přeložen, a dále kanalizace VAS Třebíč, která bude rekonstruována.

6.9 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Odstřel objektu nebo horniny se ve stavbě nepředpokládá, omezující nebo bezpečnostní opatření není třeba přijímat.

6.10 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Stavba nevyvolá žádné omezení silniční dopravy.

Železniční provoz bude stavbou omezen v některých kolejích. Posloupnost těchto omezení - výluk je navržena tak, aby nebylo nutno rušit jízdu některých vlaků a zavádět náhradní autobusovou dopravu. Podrobný rozpis výluk je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

6.11 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ

Stavba nevyvolá omezení v dodávce energií, mimodrážní energetická zařízení nejsou stavbou dotčena.

7 VÝKUPY PRO STAVBU

V rámci stavby nebude prováděn trvalý výkup pozemků.

Blíže a podrobněji (vč. dočasných záborů pro stavbu) viz část dokumentace I. – Geodetická část.

8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

Pro realizaci stavby není potřeba výjimek z předpisů a norem.

9 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Část B.9 Provozní a dopravní technologie je vyčleněna v příloze této Souhrnné části.

10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

10.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění České republiky náleží území do základní jednotky Česká vysočina, k subprovincii Česko-moravská soustava, k oblasti Českomoravská vrchovina, k celku Jevišovská pahorkatina, podcelku Jaroměřická kotlina a okrsku Třebíčská kotlina.

Reliéf má většinou charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75-150 m. Typická výška oblasti je 480 – 670 m.

GEOLOGICKÉ A PEDOLOGICKÉ POMĚRY

Podle geologické mapy 23-42, list Třebíč, měřítko 1 : 50 000, (M.Veselá et al. et M. Opletal 1987) leží lokalita a její nejbližší okolí na trebičském durbachitovém masívu paleozoického stáří. Tento masív je tvořen hlubinnými vyvřelinami s řadou petrografických typů hornin od porfyrických až slabě porfyrických amfibol-biotitických melanokratních žul až po melanokratní křemenné syenity.

V prostoru nádraží se nejvíce projevuje základní facie trebičského masívu. Asi 700m západně od nádraží se vyskytuje i drobnozrnná facie trebičského masívu tvořená porfyrickými amfibol-biotitickými melanokratními žulami až melanokratními křemennými syenity. Pokryvné kvartérní útvary jsou v prostoru nádraží ČD v Třebíči tak slabé, že nejsou v geologické mapě ani zakresleny.

Podoba půd na našem území, jak je známe dnes, se vytvářela v průběhu holocénu. Na vzniku půd Třebíčska se podílela řada činitelů, chemické složení matečných hornin, podnebí, reliéf krajiny, podzemní voda, organismy a v neposlední řadě i činnost člověka. Zájmové území leží především v oblasti výskytu hnědých půd a surových půd. Velká část území spadá také do míst s výskytem úrodných hnědozemí. Lze shrnout, že půdy v této oblasti jsou především hlinitopísčité či písčitohlinité a hlinité s výrazným zastoupením prachu (Tomášek 2000, mapa).

HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Hydrologicky náleží zájmové území do oblasti povodí Dyje, dílčí povodí 3.řádu Jihlava po Oslavu, dílčí povodí 4. řádu Jihlava. Číslo hydrologického povodí 4. řádu je 4-16-01-091, plocha tohoto dílčího povodí je 5,278 km².

Řeka Jihlava, která protéká Třebíčí, je vzdálena od místa stavby nejbližší cca 300 m. Ústí do řeky Svratky (povodí Dunaje) těsně před Novomlýnskými nádržemi. Délka toku činí

184,5 km. Plocha povodí je 3117 km². Na jejím toku se nachází vodní nádrž Dalešice. Část toku řeky tvoří u Jihlavy část historické zemské hranice mezi Čechami a Moravou.

Podzemní voda je vázána na zvětralinový plášť hornin krystalinika a na jeho otevřené puklinové systémy, případně zlomové poruchy. Jedná se o kombinaci propustnosti puklinové a průlomové. Hloubka zaklesnutí hladiny podzemní vody záleží na charakteru propustnosti a vzhledem k faktu, že se jedná o infiltrační oblast a také na intenzitě atmosférických srážek. Generelní směr proudění podzemní vody v prostoru zájmového území je předpokládán k severovýchodu.

KLIMA

Zájmové území železniční stanice Třebíč spadá podle Atlasu podnebí (Syrový et al. 1958) do mírně teplé klimatické oblasti v rámci ČR, do okrsku B3, který je mírně teplý, mírně vlhký a má mírnou zimu. Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 7°C s celoročním úhrnem atmosférických srážek 600mm. Z ročních období je srážkově nejbohatší léto - měsíc červenec s průměrným měsíčním úhrnem 80mm. Nejméně srážek spadne v zimních měsících s minimem v únoru- pouhých 32 mm.

Začátek zimního období s průměrnou denní teplotou nižší než 0oC, připadá na 1.12. a konec na 1.3. První mrazový den přichází kolem 1.-11.10. a průměrné datum posledního mrazového dne v rozmezí 1.5.-11.5. V průběhu zimy se projevuje v průměru 130 mrazových a 40 dní ledových.

V zájmové oblasti přichází první vydatnější sněžení mezi 11.11. - 21.11. Poslední souvislý výskyt sněhové pokrývky je udáván mezi 21.3.-1.4. Průměrné maximum výšky sněhu je 25cm a souvislá sněhová vrstva se udrží kolem 70 dní (Syrový et al. 1958). Charakteristickým rysem podnebí posledních let jsou výrazné až extrémní výkyvy zimního počasí v podobě náhlých oblev nebo naopak silných vánic s tvorbou závějů. V jarních a především letních měsících se stále častěji projevují přívalové deště střídané delším suchem.

BIOGEOGRAFICKÉ ČLENĚNÍ

Stavba se nachází v bioregionu 1.49 Svitavském (Culek a kol.,1996). Velkomeziříčský bioregion je součástí hercynské podprovincie. Rozkládá se na severozápadě jižní Moravy, jeho jižní část zasahuje až do Rakouska. Plocha na území České republiky je 2525 km². Do bioregionu řadíme část Českomoravské vrchoviny (moravskou stranu) a západní okraj Jevišovické pahorkatiny.

Na území převládá ochuzená hercynská biota 4. bukového stupně s přechody do 5. stupně. Vliv suchých a teplejších částí jihozápadní Moravy je patrný na východním okraji bioregionu. Jsou zde přítomní východní a jižní migranti a řada mezních prvků. Lesy jsou většinou kulturní smrčiny, bory jsou zastoupeny méně. Nepatrné jsou fragmenty bučin. Převažuje orná půda. Typické pro tuto oblast jsou drobné rybniční pánve.

Velkomeziříčský bioregion se rozkládá v mezofytiku a zaujímá střední část fytogeografického okresu 67. Českomoravská vrchovina a fytogeografického okresu 68. Moravské podhůří Vysočiny. Zasahuje sem i jihozápadní okraj fytogeografického okresu 91. Žďárské vrchy, který náleží k oreofytiku. V potenciální vegetaci jsou nejvíce zastoupeny acidofilní bučiny (Luzulo-Fagion), na členitějším reliéfu místy i květnaté bučiny (Dentario enneaphylli-Fagetum). Suťové lesy (Tilio-Acerion) a fragmenty primární skalní vegetace se zastoupením Woodsia ilvensis (kapradinka skalní) jsou velmi vzácné. Jihovýchodní okraj

bioregionu je nižší, teplejší, sušší a tvoří tak netypickou část, na které se vyskytují i acidofilní doubravy a doubravové háje v údolích větších toků.

Na mezofilních stanovištích reprezentují přirozenou náhradní vegetaci ovsíkové louky (*Arrhenatherion*) a *Violion caninae*. Louky na vlhkých místech jsou podsvazů *Calthenion* a *Filipendulenion* a svazů *Caricion fuscae* a *Caricion rostratae*. Rašeliništní vegetace svazu *Sphagno recurvi*-*Caricetum canescentis* se vyskytuje vzácně. Vegetace svazu *Magnocaricion elatae* se vyskytuje kolem rybníků, na obnažených rybníčních dnech pak vegetace svazu *Elatini Eleocharition ovatae*.

Flóra je v tomto bioregionu velmi chudá, takřka výhradně ji tvoří zástupci hercynské květeny. Vzácným výskytem submontánních druhů se projevuje vliv Alp. Ze submontánních druhů zde můžeme nalézt například ostřici chlupatou (*Carex pilosa*), dřípatku horskou (*Soldanella montana*) nebo řeřišnici trojlistou (*Cardamine trifolia*), z rašeliništních druhů rosnatku okrouhlolistou (*Drosera rotundifolia*), vachtu trojlistou (*Menyanthes trifoliata*) a pampelišku Nordstedtovu (*Taraxacum nordstedtii*). Absolutní východní areálové hranice zde dosahuje např. rozchodník pýřitý (*Sedum villosum*), tuřice blešní (*Viginea pulicaris*) a hořeček český (*Gentianella bohemica*). Vzácné jsou vlhkomilné a rašeliništní druhy minerálně silnějších substrátů např. suchopýrek alpský (*Baeothryon alpinum*), tuřice odchýlná (*Viginea appropinquata*) a tuřice latnatá (*Viginea paniculata*).

V běžné fauně hercynského původu se začínají projevovat východní vlivy (ježek východní ve zkulturnělé krajině). V nejvyšších polohách byl zaznamenán výskyt podhorských prvků. Teplomilnější prvek proniká od jihovýchodu říčními údolími (otakárek ovocný, někteří modrásci). Pro výskyt ptactva jsou významné četné rybníky. Tekoucí vody patří převážně ke pstruhovému pásmu.

10.2 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A NATURA 2000

NATURA 2000

Na základě svého členství v Evropské unii sjednocuje Česká republika národní ochranu přírody s právními předpisy EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou *Směrnice Rady 79/409/EHS z 2.dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků* a *Směrnice Rady 92/43/EHS z 21.května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin*. Výsledkem je vytvoření soustavy chráněných území evropského významu - NATURA 2000, což jsou lokality chránící nejvzácnější a nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a nejceněnější přírodní stanoviště.

Evropsky významné lokality (dále EVL) jsou definovány § 45a, odst. 1, 2, § 45b a 45c,d. zák. a jejich seznam je stanoven nařízením vlády č. 132/2005 Sb. Jedná se o území, které v biogeografické oblasti nebo oblastech, k nimž náleží, významně přispívají k udržení či k obnově příznivého stavu alespoň jednoho typu evropských stanovišť příp. alespoň jednoho evropsky významného druhu z hlediska jejich ochrany nebo k udržení biologické rozmanitosti biogeografické oblasti.

Ptačí oblasti (dále PO) jsou definovány § 45e, odst. 1, 2 a 3 zák. a vyhláší je vláda svými nařízeními, ve kterých nejsou žádné zákazy, ale mohou zde být stanoveny činnosti vyžadující souhlasu orgánu ochrany přírody. Jedná se o území vyhlášená podle evropské směrnice č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a vymežovaná podle výskytu druhů uvedených v přílohách směrnice nebo jako shromaždiště (hnízdiště, zimoviště) ptáků libovolného druhu v počtu vyšším než 10 000 ks.

V blízkosti předmětného úseku trati se nenachází žádné území NATURA 2000.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Na území řešené stavby ani v okolí vymezeném 100 m na obě strany od osy koleje se nenacházejí žádná velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území dle zákona 114/1992 Sb..

10.3 VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Pojem „Významný krajinný prvek“ (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP tzv. **neregistrované** jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP tzv. **registrované**, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V zájmovém území ani v dosahu přímých vlivů záměru se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek, ani VKP ze zákona. Do žádného VKP tedy nebude stavbou zasahováno.

10.4 ÚZEMNÍ SYSTÉMY EKOLOGICKÉ STABILITY

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č. 114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Předpokládá se, že v kulturní krajině funguje ÚSES jako ekologická síť. Zjednodušeně si lze představit, že tzv. biokoridory jsou využívány pro migraci a tzv. biocentra pro trvalou existenci druhů.

Prvky nadregionální a regionální jsou vedeny v dostatečné vzdálenosti od trati tak, že jejich dotčení stavbou se nepředpokládá. Lokální ÚSES byl vymezen územním plánem a rovněž nebude dotčen.

10.5 VLIVY NA VODY

VODOTEČE

Hydrologicky náleží zájmové území do oblasti povodí Dyje, dílčí povodí 3. řádu Jihlava po Oslavu. Hlavním recipientem zájmového území je tok Jihlavy. Stavba přímo nepřichází do kontaktu s žádnou vodotečí.

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění podzemních vod vlivem stavebních prací. Stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality podzemních vod.

CHRÁNĚNÉ OBLASTI PŘÍROZENÉ AKUMULACE VOD (CHOPAV)

CHOPAV jsou území, která pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci a vyhláší je vláda ČR svými nařízeními. Důvodem ke stanovení limitů ve využití území pro činnosti spojené s urbanizačním procesem je ochrana kvality povrchových a podzemních vod v oblastech přirozené akumulace vod. Stavba leží mimo CHOPAV.

OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ

Důvodem stanovení limitů využití území je ochrana vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m³ za rok; příp. i pro vodní zdroje s nižší kapacitou (dle zák. č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů, tzv. vodní zákon).

V místě stavby se žádné ochranné pásmo vodních zdrojů nenachází.

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q₁₀₀, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let. Zájmové území stavby leží mimo záplavové území.

10.6 VLIVY NA LESNÍ A MIMOLESNÍ ZELENĚ

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V blízkosti stavby se památné stromy nenacházejí.

Žádné lesní porosty v dosahu stavby nejsou, stavba nezasahuje do ochranného pásma (OP) lesa, tj. 50 m od hranice lesního pozemku.

V rámci stavby bude vykácena plocha pro výstavbu zárubní zdi za nákladištěm, jedná se o náletovou zeleň, místy s podrostem keřů. Tato plocha je cca 310 m², tedy je nutno požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin. Dále se zde vyskytuje strom, jehož parametry rovněž splňují podmínky pro podání žádosti o kácení dřevin. Jedna dřevina (označená jako T-4) je navržena k ochraně. Nachází se nedaleko místa, kde budou prováděny výkopové práce. V případě poškození kořenového systému v místě výkopu je vhodné provést ošetření odbornou firmou. Přehled dřevin nutných k odstranění (příp. k ochraně) je uveden v tabulce.

Tab.: Přehled dřevin navržených k odstranění a ochraně

č.	Taxon	Plocha porostu průměr kmene	Výška porostu [m]	Pokryvnost [%]	Skutečná plocha zeleně [m ²]	Parcelní číslo
T-1	Robinia pseudoacacia (trnovník akát)	45 cm	7	/	/	1535/1

T-2	Fraxinus excelsior (jasan ztepilý), Acer platanoides L. (javor mléč), Sambucus nigra (bez černý), Rosa sp. (růže sp.), Syringa vulgaris (šeřík obecný)	240 m ²	4	40	95	1535/1
T-3	Fraxinus excelsior (jasan ztepilý), Acer platanoides L. (javor mléč), Sambucus nigra (bez černý), Rosa sp. (růže sp.),	540 m ²	4	40	215	1535/1
T-4	Acer platanoides L. (javor mléč) – ochrana dřeviny	50 cm	12	/	/	1535/1

Před započítáním prací je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody (městský úřad Třebíč). Žádost o povolení ke kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, plochu likvidovaných keřových porostů, atd.)

V rámci stavby budou prováděny náhradní výsadby dle podmínek, které budou uvedeny v rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin. Ozelenění ploch bude prováděno za rekonstruovanou zárubní zdí u nákladiště, případně na městských pozemcích. Rozpočtově je zahrnuto v SO 80-16-01.

10.7 VLIVY NA PŮDU (ZPF A PUPFL)

Zábor zemědělského půdního fondu (**ZPF**) v rámci stavby se nepředpokládá. Pro zařízení staveniště budou využity plochy na dražním pozemku.

K dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (**PUPFL**) nedojde. V dosahu stavby v širším z.ú. se žádné lesní pozemky nenacházejí.

10.8 VLIVY NA NEROSTNÉ ZDROJE

Dle údajů České geologické služby – GEOFONDU dotčený úsek trati v okruhu 100 m na obě strany od osy koleje není v kontaktu s ložisky nerostných surovin (CHLÚ), v blízkosti se nenacházejí dobývací prostory, poddolovaná ani sesuvná území.

10.9 VLIVY NA PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb., resp. potencionální archeologické naleziště, je považováno území našeho státu vyjma vytěžených ploch.

Dle citovaného zákona je nutno dodržet tyto podmínky:

- ohlásit již od doby přípravy stavby záměr provést zemní práce Archeologickému ústavu AV ČR
- oznámit oprávněné organizaci případné archeologické nálezy
- umožnit oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum
- pokud bude zjištěno narušení archeologického nálezu, je třeba umožnit jeho zdokumentování a záchranný archeologický výzkum

- náklady případného záchranného archeologického výzkumu hradí dle zákona investor
- O archeologickém nález, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu, musí nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací informovat Archeologický ústav AV ČR v Brně, Královopolská 62/147, Královo Pole, 612 00 Brno 12 (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů), a příslušný stavební úřad (§ 127 odst. 2 zákona č. 50/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Přímo v zájmovém území stavby se nenachází žádné nemovité kulturní a technické památky podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, které by byly evidovány v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky.

10.10 VLIVY NA OBYVATELSTVO

Ovzduší

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby podél trati, podél přístupových komunikací a v okolí zařízení stavenišť, tento vliv je pouze lokální a časově omezený.

Během výstavby bude zdrojem znečištění ovzduší stavební doprava (emise výfukových plynů) a demoliční práce (zvýšená prašnost). Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací
- koordinací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytížeností nákladních aut
- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- snižováním prašnosti klopením

Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný, zodpovědným pracovníkem bude v tomto případě stavbyvedoucí.

Po dokončení při běžném provozu na trati stavba nezmění stávající stav ovzduší.

Hluk a vibrace během stavby a po dokončení stavby

Vlastní stavba bude probíhat v krátkém časovém úseku a stavební doprava bude směřována na hlavní komunikace. Žádná protihluková opatření se tedy nenavrhují. Po ukončení stavby se stávající hluková situace nezmění. Bylo provedeno posouzení hlukové situace v okolí stavby dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Předpokládané hladiny hluku nepřekročí příslušné limity.

Během zkušebního provozu zhotovitel stavby provede měření hladin hluku z provozu nákladiště, v ul. Riegrova před jedním vybraným domem č.26-54, technologií a metodikou dle nařízení vlády 272/2011 Sb.

Zdroje hluku z procesu výstavby jsou proměnné, dočasné a lze je jen těžko přesněji specifikovat. Intenzita hluku bude závislá na nasazení jednotlivých strojů prováděcích firem, které budou známy až po výběrovém řízení. Příspěvek dopravy ze stavby není výrazný a jedná se o krátkodobou záležitost. Zvláštní protihluková opatření pro dopravu ze stavby se nenavrhují.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet tato opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.

Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

Radonové riziko

V rámci stavby nebude budován nový objekt s trvalým pobytem osob.

Elektromagnetické záření

Elektromagnetické záření se vytváří především v okolí technologických zařízení, jako jsou trafostanice, RZZ, měnírny. Nově budovaná zařízení tohoto typu nejsou umístěna v blízkosti obytné zástavby ani v místech trvalého pobytu drážních zaměstnanců a pohybu cestujících.

10.11 ODPADY

Odpadové hospodářství, platná legislativa

Během stavby vznikne velké množství **výzisků a odpadů** různých kategorií. Pojem **výzisk** se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem SŽDC, resp.ČD. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí GŘ č.11/2004 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem v majetku SŽDC ve správě ČD, vydané pod č.j. 1664/04-OI dne 1.4.2004 včetně Změny č.1 z ledna 2006. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory).

Dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, (dále jen "zákon") v pozdějším znění, je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit, a přísluší do některé ze skupin odpadů uvedených v příloze č. 1 k tomuto zákonu. Provádění ustanovení „zákon“ upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

č. 376/2001 Sb. Vyhláška MŽP a MZ o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

č. 381/2001 Sb. Vyhláška MŽP, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu,

dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (*Katalog odpadů*), ve znění pozdějších předpisů

- č. 383/2001 Sb.** Vyhláška o bateriích a akumulátorech a o změně vyhlášky, o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
- č. 384/2001 Sb.** Vyhláška MŽP o nakládání s PCB
- č. 237/2002 Sb.** Vyhláška MŽP o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, ve znění pozdějších předpisů
- Metodický návod 1/2008** odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi
- č. 394/2006 Sb.** Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.
- č. 61/2010 Sb.** Vyhláška, kterou se mění vyhláška **č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu** a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 341/2008 Sb., a vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Původce má povinnost při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity nebo odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví, životní prostředí nebo zvířata a je v souladu se zákonem a k němu se vztahujícími právními předpisy. Na každého, kdo odpad od původce převezme, přecházejí povinnosti původce.

Zákon ukládá původci povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním, přičemž využití odpadů jako druhotných surovin má přednost před jejich tepelným využitím. Uložením na skládku mohou být odstraňovány pouze ty odpady, u nichž jiný způsob odstranění není dostupný nebo by přinášel vyšší riziko pro životní prostředí nebo lidské zdraví a pokud uložení odpadu na skládku neodporuje tomuto zákonu nebo prováděcím právním předpisům.

Původce je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo zneškodnění a je povinen zařadit odpad podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů (vydán vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb., v platném znění).

Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikem, zcizením nebo znehodnocením. Původce je povinen si ověřit, že ten, komu odpady předává, má oprávnění k nakládání s odpady. Původce odpadu je povinen řídit se ustanoveními vyhlášky č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a vyhlášky 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností zhotovitele stavby je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle platných zákonů. Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 výše uvedeného zákona o odpadech:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11,
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.
- shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, Přejíždění skladování odpadů na zařízeních stavenišť či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu. Při demoličních činnostech při práci s azbestem budou dodržována opatření k ochraně zdraví podle § 21 nařízení vlády 361/2007 Sb.
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15, tzn. bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat zhotovitele při jednání s orgány státní správy.
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.
- ke kolaudačnímu řízení bude předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění, a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění, odpadů při provozu.

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

- **Kamenivo a zeminy** jedná se o přebytečnou zeminu a štěrk ze štěrkového lože z rekonstrukce kolejového tělesa. Přebytečnou čistou výkopovou zeminu je možné nabídnout, různým organizacím k rekultivačním programům a terénním úpravám či použít pro technologický překryv skládek.
- **Štěrk zpod výhybek kontaminovaný a zemina kontaminovaná** – odpad kat. N, kód 170507 – bude snímán a odvážen přímo na biodegradační plochu.
- **Zemina z podloží štěrkového lože** nekontaminovaná může být uložena na povrchu terénu, případně při rekultivačních programech (kód 170503, kat. O).
- **Železniční pražce dřevěné** po demontáži budou likvidovány jako odpad kat. N, kód 170204 – spalovna N.
- **Železniční pražce betonové** po demontáži budou likvidovány jako odpad kat. O, kód 170101. Nepoužitelné pražce mohou být znovu využity po předrcení (recyklace)– betonová drť.
- **Beton z demolic objektů** – kat. O, kód odpadu 170101. Recyklace, předrcení a další využití.
- **Zbytky kabelů vodičů** – kód 170411, kat. O výkup, druhotná surovina.
- **Ostatní druhy odpadů** z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších než popsaných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

Přehled firem zabývajících se recyklací a likvidací odpadů

Pro hmoty a konstrukce bez možnosti uplatnění u drah uvádí tato kapitola přehled firem, které se zabývají zpracováním, přepravou nebo likvidací různých druhů odpadů v regionu stavby. Tato nabídka je určena dodavateli jako přehled a je pouze orientační, neboť není v kompetenci projektanta dojednávat hospodářské vztahy.

FIRMA	ADRESA	KONTAKT	PROVOZOVNA	POZN.
Esko-T a Svazek obcí - Skládky TKO	Komenského nám. 17, 674 01 Třebíč	Tel.: 568 848 066 800 100 879 mail: info@esko-t.cz	Skládka Petruvky - areál skládky TKO	skládkování kat. O a N
Skládka Vladislav	Skládka Vladislav	Dalibor Sojka 602 793 360	Skládka Vladislav	skládkování kat. O
SETRA spol. s r.o.	středisko ul. Průmyslová 5/5101 586 01 Jihlava - Bedřichov	Tel. : 603 901 923 ; 602 241 180 rec.ji.fakt @ setra-cr.eu	středisko ul. Průmyslová 5/5101 586 01 Jihlava - Bedřichov	recyklace
A.S.A. SOB Batelov, s.r.o. - Vyskytná nad Jihlavou	Fritzova 4, 586 01 Jihlava	Ing. Martin Itterheim – Tel: 567 314 208	Jihlavská 560 588 51 Batelov	skládka suti, zeminy, likvidace N a O
GEVIN -	Znojemská	Tel.: 568 840 709	Znojemská 1326/54	zpracování

Kovošrot, s.r.o. pobočka Třebíč- Horka-Domky	1326/54 674 01 Třebíč- Horka-Domky	gevin@iol.cz	674 01 Třebíč-Horka- Domky	kovového odpadu
FERRUM s.r.o.	Chelčického 260 676 02 Moravské Budějovice 2	Telefon: 568 441 803 602 774 117	Průmyslová ul., 674 01 Třebíč	výkup surovin, železný šrot,
CITY SERVICE, s.r.o.	Hrotovická 177 Třebíč 674 01	Ing. Jiří Dymáček Tel.: 568 848 140 603 849 341	Úprava odpadů Čikov (LINEO)	biodegradace
SAKO Brno,as.	Jedovnická 2, 628 00	Tel.: 548 138 111	spalovna Brno	dřevěné pražce
ASA ES Únanov s.r.o.	Únanov	Tel.: 515 265 459	Únanov	skládkování kat. N

11 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

11.1 Z POHLEDU BOZP

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci bude v rámci stavby řešena zhotovitelem stavby. Tato jeho povinnost bude zakotvena ve smlouvě o dílo. Na stavbu bude vypracován projekt BOZP. Během stavby bude působit koordinátor BOZP, který bude dohlížet na dodržování zásad BOZP na stavbě.

11.2 Z POHLEDU POŽÁRNÍ OCHRANY

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308..se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy, přístřešky), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty a provozní soubory (kolejiště, komunikace, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Požárně – bezpečnostní řešení je přílohou této zprávy.

11.3 Z POHLEDU HYGIENY

Působení výstavby i stavby samotné po jejím dokončení na obyvatele je posouzeno v kapitole B.10. Vliv stavby na životní prostředí.

11.4 Z POHLEDU OBRANY STÁTU

Stavba nepodléhá posouzení z hlediska odolnosti při obraně státu.

11.5 Z POHLEDU VLIVŮ TRAKČNÍCH A ENERGETICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Stavba probíhá na neelektrizované trati a nezřizuje nová energetická zařízení. Stávající vlivy trakčních a energetických zařízení se stavbou nemění.

12 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Dotyčná trať není elektrifikovaná, energetické výpočty se neprovádějí.

13 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Stavba probíhá na neelektrizované trati, protikorozní ochrana se trati netýká.

14 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

V rámci stavby nedochází ke zvýšení rychlosti v hlavních staničních ani ostatních dopravních kolejích, graf rychlostí se nedokládá.

15 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Kompletní řešení je obsaženo v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

Stavba nevyvolá žádné omezení silniční dopravy.

Železniční provoz bude stavbou omezen v některých kolejích. Posloupnost těchto omezení - výluk je navržena tak, aby nebylo nutno rušit jízdu některých vlaků a zavádět náhradní autobusovou dopravu. Podrobný rozpis výluk je obsažen v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

16 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZPF A PUPFL

Stavba je umístěna na pozemcích druhu „ostatní plocha“ nebo „zast. plocha a nádvoří“ nebo „komunikace“. Zábory ZPF a PUPFL nejsou potřeba.

17 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

V rámci stavby nejsou zřizovány budovy, u nichž by byla sledována energetická náročnost či ochrana tepla.

V rámci stavby nejsou budována nová zařízení s nárokem na zásobování elektrickou energií.

18 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba svým charakterem nevyžaduje zvláštní ochranu před škodlivými vlivy vnějšího prostředí. Trvanlivost stavby nebude vlivy vnějšího prostředí ovlivněna.

19 OCHRANA OBYVATELSTVA

Posouzení vlivu stavby na obyvatelstvo je obsaženo v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

20 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Vzhledem k tomu, že plochy dotčené stavbu nejsou veřejnosti přístupné, požadavky dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se pro tuto stavbu neuplatní.

V Brně 06/2014

Ing. Petr Rotschein

a kolektiv SUDOPu Brno s.r.o. :

Ing. Tomáš Chytil, mosty a umělé stavby

Ing. Bohdan Plch, kanalizace

Ing. Jan Bradáč, silnoproudá zařízení

Ing. Miroslav Šerý, zabezpečovací zařízení

Ing. Aleš Turský, sdělovací zařízení

Ing. Gabriela Růžicková, životní prostředí

Přílohy :

Požárně-bezpečnostní řešení

B.9 Provozní a dopravní technologie

PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VÝSTAVBĚ

Ing. Olga Veselá, Kšírova 37, 619 00 Brno, IČO 46267875, ČKAIT 1000605, tel. 545233934, vesela@wik.cz

POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Vybudování nákladiště v žst. Třebíč



B R N O květen 2014

Příloha č.

POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ (PBŘ)

Stavba	Vybudování nákladiště v žst. Třebíč
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s .o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Projektant PBŘ:	ing. Olga Veselá, Kšírova 37, 619 00 Brno, autorizace ČKAIT č. 1000605 Projektová činnost ve výstavbě, IČO 46267875, tel. 545233934, vesela@wik.cz
Stupeň PD	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

a) Seznam podkladů:

DSP, zák.č.133/1985Sb. ve znění pozdějších předpisů, vyhl.č.246/2001Sb., vyhl.č.23/2008Sb.ve znění vyhl. č. 268/2011 Sb., vyhl.č.268/2009Sb.

ČSN 730802/2009+Z1/2013 - Požární bezpečnost staveb - Nevýrobní objekty a normy navazující.

Požárně bezpečnostní řešení (PBŘ) je zpracováno dle § 41 odst.2 vyhl. č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti, což je v zásadě stejné ale podrobnější než uvádí příl.1 vyhl.č.499/2006Sb. ve znění vyhl. č. 62/2013 Sb. o dokumentaci staveb.

b) Popis stavby

Stávající nákladiště je u koleje č. 7 v železniční stanici Třebíč, severně od ulice Riegrova. Navrhuje se jeho rekonstrukce v celkové délce 120 m, která zahrnuje i zřízení nové boční rampy délky 30 m. Částečné rozšíření nákladiště a výšková úprava vyvolá přestavbu zárubní zdi za nákladištěm. Dešťové vody budou svedeny do kanalizace, navrhuje se nové osvětlení. V rámci stavby bude vyjmuta výhybka č. 5 a kolej č. 7 bude ukončena kuse, provede se rekonstrukce koleje č. 7 podél nákladiště. Kolejové úpravy vyvolají úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Nákladiště bude využíváno pro nakládání a vykládání materiálů z vagonů na auta a obráceně. Jedná se o stavbu dráhy. Nákladiště je zpevněnou plochu, která není pozemní komunikací a nebude sloužit pro trvalé skladování materiálů ani jako parkoviště.

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru.

Nákladiště z nehořlavých konstrukcí je vzhledem k občasnému využití bez požárního rizika. Požárně bezpečnostní řešení je proto zpracováno zjednodušeně dle vyhlášky č.246/2001Sb. § 41 odst.2.

Únikové cesty se neřeší, protože se jedná o neoplocené a nezastřešené volné prostranství, kde se nepředpokládá trvalý pobyt osob.

Požárně nebezpečný prostor se neurčuje od objektů bez požárního rizika (ČSN 730802 čl. 8.4.6).

Vodu pro hašení požáru není třeba dle ČSN 730873/2003 čl. 4.4a3 zajišťovat pro objekty, které mají $p_v < 10 \text{ kg/m}^2$.

Přístupová komunikace je stávající a vyhovuje pro příjezd vozidel HZS - šířka větší jak 3,0 m, vnitřní poloměr zaoblení v napojení na jinou komunikaci je min 7 m, konstrukce dle ČSN 736114/1995+Z1/2006-Vozovky pozemních komunikací vyhoví na tlak nejméně 100 kN nejvíce zatíženou nápravou požárního vozidla. Nástupní plochy, vnitřní a vnější zásahové cesty se nepožadují.

B R N O květen 2014

Vypracovala: ing. Olga Veselá