

STAVBA:




Oprava propustků v km 54,236 a 58,210 na trati
Veselí nad Lužnicí - Jihlava

OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26
611 43 Brno

 <div>DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724</div>			Zakázka: D18029	Datum: 06/2019
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK 	ING. VÁCLAV TOMÁNY 	ING. PETR NOVÁK 	Měřítko:	
STAVBA: Oprava propustků v km 54,236 a 58,210 na trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava			Formát:	11xA4
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Část: B	Paré:
			Příloha: B.1	

1	Zhodnocení staveniště.....	2
2	Průzkumy a podklady.....	4
2.1	Průzkumy	4
2.2	Geologické a hydrogeologické poměry	4
2.3	Geodetická data	4
3	Ochranná pásma	5
4	Koncepce stavby	5
4.1	SO 201 Propustek v km 54,236.....	5
4.2	SO 202 Propustek v km 58,210.....	6
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	7
6	Příprava pro výstavbu	8
6.1	Odpady	8
7	Výkup pozemků	9
8	Výjimky z předpisů a norem	9
9	Vliv stavby na životní prostředí	9
10	Zabezpečení stavby.....	10
11	Zábory ze ZPF a PUPFL	10

1 Zhodnocení staveniště

Stavba (oba objekty) se nachází na stávající železniční trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava, TÚ 1801 Veselí nad Lužnicí (mimo) – Jihlava (mimo), DU 20 Počátky – Žirovnice pro km 54,236 a DU 22 Jihlava – Horní Cerekev pro km 58,210, a je členěna na dva stavební objekty, SO 201 Propustek v km 54,236 a SO 202 Propustek v km 58,210.

Oba propustky leží v širé trati a převádějí železniční trať přes občasný vodní tok. Objekty se nacházejí na pozemcích:

SO 201 Propustek v km 54,236 - pozemek p.č. 1619/9 v k. ú. Jihlava

SO 202 Propustek v km 58,210 - pozemek p.č. 1619/1 v k.ú. Jihlava

Sousedními pozemky jsou:

pro SO 201 Propustek v km 54,236 - vpravo tratě p.č. 1274/36. 1274/12 a 1277/1 v k. ú. Jihlava
- vlevo tratě p.č. 1633 a 1277/2 v k. ú. Jihlava

pro SO 202 Propustek v km 58,210 - vpravo tratě p.č. 1621/6 v k. ú. Jihlava
- vlevo tratě p.č. 1634 v k. ú. Jihlava

Seznam vlastníků dotčených parcel KN

Parcelní číslo	Výměra m ²	Druh pozemku	Způsob ochrany	Využití pozemku	LV	Vlastník	Adresa
						přísl. hospodařit	

Pro SO 201 v k.ú. Jihlava

1619/9	13671	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	dráha	20	Česká republika	
						Správa železniční dopravní cesty, s.o.	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Pro SO 202 v k.ú. Jihlava

1619/1	49686	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	dráha	20	Česká republika	
						Správa železniční dopravní cesty, s.o.	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Dotčené pozemky jsou ve vlastnictví státu, právo hospodaření má stavebník. Jde o pozemky, na nichž leží železnice a oba opravované objekty.

Seznam vlastníků sousedních parcel KN

Parcelní číslo	Výměra m ²	Druh pozemku	Způsob ochrany	Využití pozemku	LV	Vlastník	Adresa
Pro SO 201 – v k.ú. Jihlávka							
1633	557	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	ostatní komunikace	10001	Obec Jihlávka.	č. p. 134, 58851 Jihlávka
1277/2	4891	trvalý travní porost	ZPF	---	159	Morava Vladimír	Zahradní 96, 37856 Studená
1274/36	4228	trvalý travní porost	ZPF	---	132	Košina Jiří MVDr	č. p. 140, 58851 Jihlávka
1274/12	36	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	ostatní komunikace	132	Košina Jiří MVDr	č. p. 140, 58851 Jihlávka
277/1	7394	trvalý travní porost	ZPF	---	159	Morava Vladimír	Zahradní 96, 37856 Studená
Pro SO 202 - v k.ú. Jihlávka							
1634	1217	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	ostatní komunikace	10001	Obec Jihlávka.	č. p. 134, 58851 Jihlávka
1621/6	3304	ostatní plocha	žádný způsob ochrany	ostatní komunikace	10001	Obec Jihlávka.	č. p. 134, 58851 Jihlávka

Stavba se nachází v širé trati v extravilánu obce Jihlávka, v trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava, v km 54,236 a km 58,210 této trati. Místa stavby se nacházejí v mírně svažitém terénu, ze kterého vystupuje železniční těleso. Terén se svažuje (ve směru staničení tratě) zleva doprava v případě propustku km 54,236 a zprava doleva v případě propustku km 58,210. Tím jsou dány i polohy vtoků a výtoků u obou objektů.

K objektu v km 54,236 je přístup možný po koleji od přejezdu P6193 v km 53,112 nebo od přejezdu P6194 v km 55,226. Možný je i příjezd do blízkosti objektu po polní cestě, vzdálené od propustku cca 280 m. Mezi polní cestou jsou pozemky v soukromém vlastnictví a pozemek bývalé cesty přímo k objektu, ve vlastnictví obce Jihlávka.

Objekt v km 58,210 je přístupný po kolejích, případně po louce od cesty z obce Jihlávka.

U objektu v km 54,236 je vlevo tratě, cca 9,9 m od osy koleje, v hloubce cca 1,2 m veden optický kabel ve správě a vlastnictví ČD-T, uložený v PE chrániče Ø 110 mm, tento kabel nebude stavbou dotčen. Vlevo tratě je rovněž uloženo vedení ve vlastnictví a správě SŽDC (OŘ BRNO – SSZT Jihlava), toto vedení je cca 6,0 m od osy koleje a v novém stavu bude třeba jej přeložit dále od osy koleje. Vpravo tratě je dálkový kabel v majetku SŽDC – TUDC (ve správě ČD-T). Tato kabelová trasa je však vedena ve vzdálenosti cca 27 m, a je tak mimo zájmovou oblast stavby.

U objektu v km 58,210 je veden vlevo podél trati, mimo obvod dráhy, optický kabel ve správě a vlastnictví ČD-T. Dle dodaných podkladů k této kabelové trase vychází poloha nového čela vzdálená 1,28 m od optického kabelu, který by tak stavbou neměl být dotčen. Jiné kabelové trasy se v blízkosti propustku nenacházejí. Nad železniční tratí vede trakční vedení VN AC 25kV, nejbližší stožár trakčního vedení (č.38) je vzdálen od osy trouby 5,4 m.

Vzhledem k charakteru stavby nejsou požadovány speciální podmínky pro opravu stávajícího propustku.

2 Průzkumy a podklady

2.1 Průzkumy

V rámci zpracovávání projektové dokumentace nebyl na objektech vzhledem k charakteru stavby proveden inženýrsko-geologický průzkum. U obou objektů byly zjištěny hydrologické údaje pro dotčená území, pro km 54,236 hydrologickou studií zpracovanou firmou Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., a pro km 58,210 z vyjádření ČHMÚ. Dotazem u jednotlivých správců inženýrských sítí byl zjištěn výskyt sítí v místě stavby.

2.2 Geologické a hydrogeologické poměry

Propustek v km 54,236 se nachází v širé trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava, přibližně 1,65 km ve směru staničení je železniční stanice Jihlávka a cca 2,36 km proti směru staničení zastávka Horní Vilímeč, přibližně 1 km vzdušnou čarou od objektu leží mimo prostor dráhy obec Kaliště. Místo stavby se nachází v mírně svažitém terénu, ze kterého vystupuje železniční těleso, výška náspu v ose koleje je přibližně 3,1m.

Samotné těleso i podloží jsou zcela konsolidovány a nepředpokládá se zastižení nepříznivých geologických poměrů při opravě propustku. Charakter stavby zaručuje jen minimální zasažení a nepříznivé zatížení tělesa železničního náspu a základových zemin.

Propustek v km 58,210 se nachází rovněž v širé trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava, přibližně jeden km od obce Jihlávka a ve vzdálenosti 2,3 km od žst.Jihlávka (pozn. nádraží je v poloze mimo obec). Místo stavby se nachází v jen mírně svažitém terénu, v údolní nivě horního toku řeky Jihlavy. Těleso náspu je vysoké cca 2,5 m a i zde je zcela konsolidováno, včetně svého podloží. Vzhledem k charakteru opravy se ani v tomto případě není třeba obávat nepříznivého dopadu opravy na podloží stavby.

2.3 Geodetická data

Zaměření zájmové oblasti provedla firma Ing. Jiří Mlejnecký, Ústí nad Labem. Podrobné zaměření bylo provedeno tachymetricky. Byly zaměřeny prvky polohopisu. Souřadnicový systém: S-JTSK. Výškový systém: Bpv.

Polohové a výškové napojení bylo provedeno u SO 201 na body železničního bodového pole č.879, 880, 881, 608 a 611, nejbližší bod ŽPBP č.881 je od osy propustku vzdálen ve směru staničení cca 37,5 m

U SO 202 bylo napojení provedeno na body č. 981, 982, 892, nejbližší bod ŽPBP č.982, je umístěn na základu stožáru TV č.38.

3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Veselí nad Lužnicí - Jihlava

Dále budou dotčena, nebo budou v těsné blízkosti, ochranná pásma všech inženýrských sítí, které se nacházejí v těsné blízkosti stavby:

- Podzemní vedení, SŽDC, s. o., SSZT Jihlava (stavba zasáhne do ochranného pásma)
- Podzemní vedení, ČD – Telematika, a.s. (stavba zasáhne do ochranného pásma)

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavebních prací vytyčeny. Stavební a výkopové práce v blízkosti kabelových vedení musejí probíhat tak, aby nedošlo k újmě na cizím majetku. Zabezpečovací kabel SSZT bude opatrně obnažen a bude zjištěn jeho stav a rezervy v délce. Všichni pracovníci provádějící zemní nebo stavební práce budou prokazatelně seznámeni s existencí a polohou vedení – vlastní úpravy v poloze trasy budou prováděny za přítomnosti zaměstnance SSZT. Kabel v přeložené trase bude uložen do chráničky.

Dotčené pozemky a způsob jejich ochrany jsou uvedeny v přehledu výše. Nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území.

Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

4 Koncepce stavby

Stavba se nachází v extravilánu obce Jihlávka, v širé trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava a obsahuje dva stavební objekty. Jsou to SO 201 - propustek v km 54,236 a SO 202 – propustek v km 58,210 této trati.

4.1 SO 201 Propustek v km 54,236

Propustek v km 54,236 je přibližně 1,65 km ve směru staničení od železniční stanice Jihlávka a cca 2,36 km proti směru staničení od zastávky Horní Vilímeč, přibližně 1 km vzdušnou čarou od objektu leží mimo prostor dráhy obec Kaliště. Propustek v km 54,236 se nachází v mezistaničním úseku Počátky–Žirovnice – Jihlávka. Objekt je v mírně svažitém terénu, ze kterého vystupuje železniční těleso, výška náspu v ose koleje je přibližně 3,1m.

Objekt byl vybudován v roce 1940 a převádí jednokolejnou trať přes občasný vodní tok. Stavební stav propustku je zhodnocen podle předpisu SŽDC S5 stupněm 3.

Nosnou konstrukci stávajícího propustku tvoří železobetonové trouby, které mají v dolní části zcela degradovaný beton a odhalenou výztuž. Beton dna trub prakticky již chybí a část prutů výztuže je korozí zcela přerušena. Takto poškozené trouby již nemají potřebnou únosnost a na stabilitě objektu se výrazně účastní spolupůsobení zemního tělesa.

Čelní zdi propustku na obou stranách jsou monolitické železobetonové. Beton je narušen do hloubky trhlinami a povrchově je degradovaný.

Na výtokové straně, je za kratším příkopem kruhová betonová šachta, do níž je zaústěná vodoteč, na vtoku byla zřejmě v době výstavby objektu příjezdná cesta, která je však v současné době zcela zarostlá vegetací a již nenavazuje na další komunikace.

Tvar a uspořádání zemního tělesa na objektu a v jeho okolí neodpovídá předpisovému stavu.

Propustek přemostňuje občasný vodní tok. Trakční vedení ani trakční stožáry nebudou při akci dotčeny.

Stávající stavební stav limituje možnosti jeho opravy a předurčuje způsob opravy. Jedinou technicky i ekonomicky vhodnou variantou jeho opravy je nahrazení původní konstrukce novým trubním propustkem. Těleso dráhy se přitom upraví v přiměřeném rozsahu do předpisového tvaru, traťové poměry (směrové a sklonové) se přitom uvedou do původního stavu. Kolej se obnoví svařením opět do bezстыkové koleje.

Nový propustek bude z prefabrikovaných železobetonových dílců DN 1000 mm, na vtoku i na výtoku bude zakončen šikmými dílci, přibližně ve sklonu svahu zemního tělesa.

Založení bude dle mostního vzorového listu SŽDC MVL 649 – na vyztužené betonové desce, šikmé konce se opatří zpevněnými základy a stabilizačními prahy. Na vtoku i výtoku se provede odláždění kamenem do betonu a tvarově se plynule napojí na pročištěné původní přilehlé příkopy a koryto vodoteče. Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území.

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu a není třeba ji posuzovat dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude objekt plnit stejnou funkci jako před opravou.

Nejsou požadovány speciální podmínky pro opravu stávajícího propustku. Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 3 týdny. Stavba vyžaduje vyloučení železničního provozu, požadavek na výluky se předpokládá 10 dní.

4.2 SO 202 Propustek v km 58,210

Propustek v km 58,210 je v širé trati, přibližně jeden km od obce Jihlávka a ve vzdálenosti cca 2,3 km od žst. Jihlávka (pozn. nádraží je v poloze mimo obec), propustek je v sousedním mezistaničním úseku Jihlávka – Horní Cerekev.

Objekt se nachází v jen mírně svažitém terénu, v údolní nivě horního toku řeky Jihlavy, vlevo od trati je louka a ve vzdálenosti cca 100m od propustku cesta do obce Jihlávka. Přestože je dnes louka jako jedna plocha, jedná se majetkově o více parcel s rozdílnými vlastníky. V minulosti byla k propustku vedena cesta, napojená na současnou cestu, čemuž odpovídá pruh pozemku ve vlastnictví Obce Jihlávka a zakres na archivní dokumentaci z r.1939

Propustek je železničním tělese, výška náspu v ose koleje je přibližně 2,5 m.

Objekt byl vybudován v roce 1947 a převádí jednokolejnou trať přes občasný vodní tok. Stavební stav propustku je zhodnocen podle předpisu SŽDC S5 stupněm 3.

Nosnou konstrukci stávajícího propustku tvoří železobetonové trouby, které mají v poloze dna zdegradovaný beton a zcela odhalenou výztuž trouby, s prokorodováním některých prutů. U těchto trub je evidentní, že dochází ke snížení jejich únosnosti.

Čela propustku na obou stranách jsou monolitická železobetonová. Beton je narušen do hloubky v řádech cm ve spodní části, v návaznosti na spodní část trub.

Na výtokové straně, za kratším otevřeným příkopem, navazuje kamenný deskový propustek pod bývalou cestou. Cesta je dnes zrušena a zarostlá náletovou vegetací.

Tvar a uspořádání zemního tělesa na objektu a v jeho okolí neodpovídá předpisovému stavu.

Propustek přemostňuje občasný vodní tok. Trakční vedení ani trakční stožáry nebudou při akci dotčeny.

Stávající stavební stav i v tomto případě limituje možnosti jeho opravy a předurčuje způsob opravy - jedinou technicky i ekonomicky vhodnou variantou jeho opravy je opět nahrazení původní konstrukce novým trubním propustkem. Těleso dráhy se přitom upraví v přiměřeném rozsahu do řádného tvaru, traťové poměry (GPK) se přitom uvedou do původního stavu. Kolej se uvede svařením opět do bezстыkové koleje.

Nový propustek bude z prefabrikovaných železobetonových dílců DN 1000 mm, na výtoku bude ukončen novou čelní zdí, na vtoku šikmým dílcem, přibližně ve sklonu svahu zemního tělesa.

Založení bude dle mostního vzorového listu SŽDC MVL 649 – na vyztužené betonové desce, šikmý konec se opatří zpevněným základem a stabilizačním prahem. Na vtoku i výtoku se provede odláždění kamenem do betonu a tvarově se plynule napojí na pročištěné původní přilehlé příkopy a koryto vodoteče. Okraje dlažeb se opatří ukončujícími prahy. Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území.

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu a není třeba ji posuzovat dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude objekt plnit stejnou funkci jako před opravou.

Nejsou požadovány speciální podmínky pro opravu stávajícího propustku. Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 3 týdny. Stavba vyžaduje vyloučení železničního provozu, požadavek na výluky je 10 dní.

Na trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava nebudou v zájmovém prostoru stavby probíhat žádné další související stavby. Průběh prací na jednotlivých SO na sobě přímo nezávisí, přesto bude vhodné již kvůli výluce a potřebám technologické dopravy (přerušeni koleje nad objekty) práce na obou SO koordinovat.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba je navržena v souladu s požadavky všech dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí, jednotlivá vyjádření jsou v dokladové části projektové dokumentace.

Dané řešení opravy obou propustků je navrženo dle zadávací dokumentace stavby. Oprava bude realizována demolicí stávajících kamenných propustků a jejich nahrazením novými objekty ze železobetonových prefabrikovaných trub, u objektu v km 58,210 s doplněním monolitickou železobetonovou konstrukcí. Koncepce řešení byla projednána a odsouhlasena objednatelem dokumentace.

Záměr svou realizací neovlivní nepříznivě životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

6 Příprava pro výstavbu

Stavba SO 201 – propustek v km 54,236 bude probíhat na pozemku p.č. 1619/9 v k.ú. Jihlávka. Vlastníkem tohoto pozemku je Česká republika. Právo hospodařit s tímto pozemkem má Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dotčenou stavbou nebudou vznikat dočasné ani trvalé zábory.

Stavba SO 202 – propustek v km 58,210 pak bude probíhat na pozemku p.č. 1619/1 v k.ú. Jihlávka. I u tohoto pozemku je vlastníkem Česká republika a právo hospodařit má Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dotčenou stavbou nebudou vznikat dočasné ani trvalé zábory.

Přístup stavební mechanizace k SO 201 bude po koleji od přejezdu P6193 v km 53,112 nebo od přejezdu P6194 v km 55,226. Případný přístup pro kolovou mechanizaci je třeba sjednat s příslušnými vlastníky pozemků.

K SO 202 je přístup možný rovněž po koleji, a to od přejezdu P6197 v km 56,981 nebo od přejezdu P6198 v km 59,325. Případný přístup pro kolovou mechanizaci by byl možný po louce od cesty z obce Jihlávka, ovšem i zde je třeba vše sjednat s vlastníkem pozemku.

Se zřizováním speciálních přístupových komunikací na stavbu se neuvažuje.

Stavební práce budou probíhat během výluky, přípravné práce před výlukou a dokončovací práce po výluce. Požadavek na výluku je 10 dní. V rámci této výluky budou opravovány oba stavební objekty. Projektant doporučuje zkoordinovat stavební práce na obou propustcích.

6.1 Odpady

Dle zákona č. 106/2005Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 381/2001Sb., katalog odpadů, ve znění vyhlášky č. 503/2004Sb.; č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb., a ostatních prováděcích předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu opravy dodavatel stavby. Dle §3 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka (původce vzniku odpadu) v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku, je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění.

Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 381/2001Sb. ve znění vyhlášky č. 503/2004Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je dle zákona č. 106/2005Sb., o odpadech, §16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného

správního úřadu (dle zákona č. 320/2002Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001Sb, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady budou v průběhu stavby přímo nakládány a odváženy. Krátkodobé skladování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

V rámci této stavby bude veškerý vybouraný materiál stávajícího propustku odvezen na skládku. Vykopaná zemina bude použita zpětně na zásypy a doplněna novým materiálem vhodným pro zásypy. Odtěžený materiál ze štěrkového lože bude nahrazen novým materiálem.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Všechny nebezpečné odpady je třeba skladovat a likvidovat v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005 Sb. a vyhlášky č. 294/2005 Sb. Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

7 Výkup pozemků

Stavba bude probíhat na pozemcích p.č. 1619/9 v k.ú. Jihlava a p.č 1619/1 v k.ú. Jihlava. Vlastníkem obou pozemků je Česká republika a právo hospodařit s nimi má Správa železniční dopravní cesty, s.o.. Zmíněnou stavbou nevzniknou dočasné ani trvalé zábery.

8 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

9 Vliv stavby na životní prostředí

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními TKP staveb státních drah, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu.

10 Zabezpečení stavby

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěskách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, požárníky.

Je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP.

Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou či oplocením.

11 Zábory ze ZPF a PUPFL

Stavba nepředpokládá zábory pozemků, které spadají pod ZPF nebo PUPFL.

V Ústí nad Labem, 06/2019

vypracoval: Ing. Václav Tomány
DIPONT s.r.o.