




INVESTOR STAVBY:	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
OBJEDNATEL PROJEKTU:	SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
 Pracoviště 211 - Ostrava	HIP:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	ZAK. ČÍSLO: 16-035-30-211 DATUM: 6/2016 STUPEŇ: P (DSP) ČÁST: B.
	ODP.PROJ.:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	NAVRHL:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	KONTROLOVAL:	Mgr. Radek Böhm	<i>LR</i>	
STAVBA:	Modernizace přejezdů na trati Opava východ - Hlučín Rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7881 v km 7,027 trati Opava východ - Hlučín			
ČÁST:	Souhrnná část			

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

Staveniště je dobře přístupné z železnice a ze silnice III. třídy, která bude využívána pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Plocha zařízení staveniště bude společná s přejezdem v km 8,130 a je zobrazena ve výkresové části tohoto přejezdu.

B.1.2. Průzkumy a podklady

- geodetické zaměření
- katastrální mapy
- místní šetření
- rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu
- přípravná dokumentace
- geotechnický průzkum (část J, převzato z přípravné dokumentace)
- zápis z jednání ze dne 23.3.2016

B.1.3. Ochranná pásma

Stavba se nenachází v chráněné krajinné oblasti. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu. Stavbou nebude dotčeno ochranné pásmo lesních porostů (do 50m od lesního pozemku) ani nebudou dotčeny pozemky s ochranou ZPF. Stavba samotná se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizaci není nutné toto pásmo měnit.

Ochranné pásmo elektrického vedení :

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu :

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....2 m pro vodič s izolací

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace

u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m

u napětí nad 110kV do 220kV včetně.15 m

u napětí nad 220kV do 400kV včetně20 m

u napětí nad 400kV30 m

Ochranné pásmo telekomunikací :

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo plynovodů :

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu..

Ochranné pásmo činí :

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu

- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu

- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro tyto účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranné pásmo vodovodu a kanalizace:

Ochranné pásmo definuje Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v §23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok.

Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m

b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m

B.1.4. Koncepce stavby

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, rekonstrukci přejezdové konstrukce, železničního svršku, železničního spodku, propustků v oblasti přejezdu a napájení technologie PZS. Pro rekonstruované PZS bude položen nový napájecí kabel z rozvaděče R1 ukončený bude v rozvaděči KS P7881, který bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy.

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Technologie nového zab. zařízení bude umístěna v novém reléovém domku v místě přejezdu. Nebude nutné provádět přeložky inženýrských sítí (přeložku vzdušného vedení si zajistí distributor sám na základě smlouvy o přeložce). Použité nově budované zařízení musí být zavedeno u Správy železniční dopravní cesty (nebude-li zavedené je nutné zavést na něj ověřovací provoz), případné odchylky od schváleného zapojení je nutno nechat technicky schválit v rámci realizační dokumentace. Stavba bude předána jako celek. Realizace stavby je plánována od dubna 2017 do listopadu 2017.

Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

PS01: PZS v km 7,027

V rámci PS01 budou na přejezdu vybudovány dle rozhodnutí Drážního úřadu 2 výstražníky doplněné celými závory. Výstražníky budou v plastovém provedení umístěné vpravo komunikace, závory budou umístěné vpravo i vlevo komunikace. Kategorie PZS bude kategorie 3ZBLI (přejezd 3. kategorie, s pozitivní signalizací, celými závory a s přenosem informací na JOP v DK žst. Kravaře ve Slezsku a na strojvedoucího pomocí přejezdníků). Přejezdníky budou sloužit i pro stávající přejezd v km 7,209. Jako ovládací prvky PZS jsou navrženy počítače náprav. Vnitřní technologie bude umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu. Součástí PS01 jsou i demontáže stávajícího PZS včetně reléové skříně.

SO01: Železniční svršek

SO02: Železniční spodek

SO03: Železniční přejezd

Žel. svršek – kolejnice 49 E1, pražce SB8 rozdělení „u“, tuhé upevnění svrkami ŽS4, pod přejezdovou konstrukcí budou upevňovadla v provedení s antikorozi úpravou. Délka kolejnice 37,5m. Dále bude provedena směrová a výšková úprava před a za přejezdem v délce 100m. Izolované styky u přejezdu (2 páry) budou zrušeny. Dále budou v km 6,490 a v km 7,565 izolované styky (celkem 2 páry) zrušeny a budou vloženy kolejnicové vložky (celkem 2 páry).

Žel. spodek bude navržen dle geotechnického průzkumu. Pro výše uvedený přejezd je navržena skladba zesílené konstrukce pražcového podloží dle vzorového listu žel. spodku štěrkodrt' 0-32, $I_D=0,95$, $E_{def} = 80$ MPa - 300 mm

- původní kolejové lože (bez úpravy zrnitosti), $I_D=0,95$, $E_{def}=70$ MPa - 200mm
- separační geotextilie 350g/m²
- přehutněná zemní pláň

Délka ZKPP bude na délku přejezdu + na každou stranu 5m. Žel. spodek bude rekonstruován na délku ZKPP.

Odvodnění žel. spodku bude trativodem zaústěným do příkopu. Příkopy budou pročištěny.

Přejezdová konstrukce rozebíratelná celopryžová v modulu 60cm (120cm pro vnější panely) na šířku komunikace, vnější panely budou uloženy do závěrných zídek „L“.

Vozovka bude upravena v celkové délce 20m pro plynulé napojení na stávající stav.

V místě umístění RD bude příkop zatrubněn potrubím DN 600. Před RD bude prostor délky 2m pro bezpečný pohyb, bude zde osazeno zábradlí.

Realizace za úplné uzavírky

SO04: Propustek v km 7,028

Propustek převádí jednokolejnou trať přes odvodňovací příkop. Propustek je tvořen kruhovou troubou DN500, trať je v přímé, niveleta klesá 2,22‰. Svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1/T na betonových pražcích SB5. Úhel křížení je 53°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h.

tloušťka kolejového lože je dle odhadu cca 0,7 – 0,8m(od ložné plochy pražce). Šířka kolejového lože, tj. vzdálenost hrany říms není vzhledem k přesypání objektu omezující. Zábradlí na propustku není.

Stávající trubní propustek - nosnou konstrukci tvoří pod koleji ocelové trouby a dále pod terénem betonové trouby DN500 pravděpodobně uložené na bet. úložné lůžko. Šířka propustku je 10,9m. Čelo na vtoku a výtoku

je tvořeno bet. zídou s římsou. Trouby a čelo vykazují poškození vlivem působení klimatických podmínek. Propustek je v profilu značně zanesen.

Do propustku jsou přiváděny vody z drážního příkopu a silničních příkopů a propustek je převádí vpravo trati do stávajícího silničního příkopu. Profil propustku je zanesen stejně jako vtok a výtok. Nosná konstrukce trouby vykazuje vlivem stáří a působení klimatických podmínek poškození v profilu.

Dno na vtok a výtok je zanesené.

V místě propustku se vyskytují následující inženýrské sítě a vedení:

- sdělovací kabely – zabezpečovací kabely pro zab.zař. – budou v rámci rekonstrukce přejezdu vedeny v nových trasách, viz samostatné PS 01 PZS km 7,027
- Nadzemní vedení ČEZ – nebude dotčeno
- Stávající Kanalizace SmVaK – nebude dotčeno
- Vedení ČD Telematika – nebude dotčeno
- Vedení SEE – nebude dotčeno
- SO 06 Elektrická přípojka – nově vedena mimo propustek viz samostatné SO 06

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce přejezdu v km 7,027, dále na základě stavu nosné konstrukce a spodní stavby a požadavků zadávací dokumentace a jednotlivých jednání s investorem je navrženo:

Odstranění stávající nosné konstrukce a spodní stavby v celém rozsahu a výstavba nového trubního propustku DN600 – dochází ke zvětšení profilu propustku a ke změně umístění propustku.

Sklon byl upraven na 1,5%. Propustek bude proveden jako trubní (patkové trouby) s uložením na betonový podklad. Propustek bude umístěn nově rovnoběžně se původním propustkem – posun osy cca 1m. Výškově bude propustek z obou stran napojen na stávající příkopy. Na vtok a výtok budou provedeno zakončení šikmými ŽB monol. prefabrikáty, které budou spolu s odlážděním tvořit šikmá svahová čela. Prostor na vtok a výtok bude odlážděn lomovým kamenem.

Dále budou upraveny svahy a napojení na vtok a výtok. Prostor na vtok a výtok bude pročištěn.

SO05: Propustek v km 7,041

Propustek převádí jednokolejnou trať přes odvodňovací příkop. Propustek je tvořen kruhovým otvorem DN500, trať je v přímé, niveleta klesá 2,22%. Svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1/T na betonových pražcích SB5. Úhel křížení je 53°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h.

Tloušťka kolejového lože je dle odhadu cca 1,0m(od ložné plochy pražce). Šířka kolejového lože, tj. vzdálenost osy koleje od hrany říms není vzhledem k přesypání objektu omezující. Zábradlí na propustku není.

Stávající trubní propustek - nosnou konstrukci tvoří pod kolejí ocelové trouby a dále pod terénem betonové trouby DN500 pravděpodobně uložené na bet. úložné lůžko. Šířka propustku je 11,6m. Čelo na vtok je tvořeno bet. zídou s římsou. Trouby a čelo vykazují poškození vlivem působení klimatických podmínek. Propustek je v profilu značně zanesen. Na výtok je propustek zaústěn do ŽB šachty, která je tvořena čtvercovým betonovým profilem, na kterém jsou dále položeny bet. skruže s kónusem ve vrcholu, a zakryté bet. poklopem. Do šachty je zaústěno také zatrubnění příkopu vpravo trati. Odtok ze šachty pokračuje jako kanalizace vedena následně podél komunikace dále ve směru spádu – kanalizace ve správě SmVaK.

Do propustku jsou přiváděny vody z drážního příkopu a silničních příkopů a propustek je převádí vpravo trati do stávající betonové šachty. Profil propustku je zanesen stejně jako vtok a napojení v šachtě. Nosná konstrukce trouby a čelo vykazuje vlivem stáří a působení klimatických podmínek poškození v profilu, kdy dochází k místnímu poškození NK a vybočování trub.

Dno na vtok a výtok je zanesené.

V místě propustku se vyskytují následující inženýrské sítě a vedení:

- sdělovací kabely – zabezpečovací kabely pro zab.zař. – budou v rámci rekonstrukce přejezdu vedeny v chrániče v nových trasách, viz samostatné PS 01 PZS km 7,027
- Nadzemní vedení ČEZ – nebude dotčeno
- Stávající Kanalizace SmVaK – nebude dotčeno
- Vedení ČD Telematika – zřízení chrániček na propustcích
- Vedení SEE – zřízení chrániček na propustcích
- SO 06 Elektrická přípojka – nově vedena mimo propustek viz samostatné SO 06

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce přejezdu v km 7,027, dále na základě stavu nosné konstrukce a spodní stavby a návrhu nové konstrukce zazař, které jsou v kolizi se stávajícími konstrukcemi propustků a požadavků zadávací dokumentace a jednotlivých jednání s investorem je navrženo:

Odstranění stávající nosné konstrukce a spodní stavby v celém rozsahu a výstavba nového trubního propustku DN600 – (dochází ke změně umístění propustku vzhledem ke konstrukcím zab.zař. PS01 a ke zvětšení profilu propustku vzhledem k údržbě objektu).

Sklon byl upraven na 1,5%. Propustek bude proveden jako trubní (hrdlové trouby) s uložením na betonový podklad. Propustek bude umístěn nově kolmo na osu koleje v nové poloze se zaústěním do stávající šachty. Napojení bude upraveno a utěsněno kolem nové ŽB trouby. Výškově bude příkop z obou stran napojen na vtok propustku. Na vtoku bude provedeno zakončení šikmými ŽB monol. prefabrikátem, který bude spolu s odlážděním tvořit šikmé svahové čelo. Z důvodu zachycení hrubých nečistot bude na vtoku do odláždění osazena ocelová mříž zakrývající spodní dvě třetiny trouby. Mříž bude tvořena dvěma kusy ploché oceli o rozměrech 1060x50x5 mm na které budou přivařeny kruhové tyče o průměru 15 mm s osovou roztečí 100 mm. Tato mříž bude kotvena pomocí vrutů 10/100 mm s hmoždinkami do betonových bloků, které budou tvořeny čtyřmi PVC trubkami průměru 75 mm vyplněnými betonem. Prostor na vtoku bude odlážděn lomovým kamenem. Nově bude upraveno napojení v místě stávající bet. šachty s utěsněním. Prostor na dně šachty a v přilehlém přítoku drážního propustku vpravo trati bude pročištěn). Stávající otvor bude zabetonován a utěsněn.

Pro potřeby přechodů kabelů přes objekt je počítáno s kabelovými chráničkami - kabelové žlaby TK.

SO06: Elektrická přípojka

Stávající stav

Stávající elektrická přípojka pro PZS v km 7,027 je vedena z rozvaděče R1, který je společně s HDS a elektroměrovým rozvaděčem RE v těsné blízkosti reléové skříně PZS. Z rozvaděče RE je napojen rozvaděč R1, ze kterého je napájen přejezd v km 7,027 a přejezd v km 7,209.

Nový stav

Pro nový RD PZS v km 7,027 bude zajištěno základní napájení ze stávajícího odběrného místa na protější kolejiště, kde je umístěna HDS, RE a rozvaděč R1. Do R1 bude doplněn jistič 3x20A. Nový napájecí kabel bude veden z R1 k novému RD, resp. do KS P7881.

B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací stavby a stavebním povolením drážního úřadu. Stavební úřad Městského úřadu v Dolním Benešově vydal na uvedenou stavbu souhlas dle §15 stavebního zákona. Při výstavbě bude dbáno vyjádření státních orgánů a organizací a je nutno vytýčit před započítím prací stávající inženýrské sítě. Materiál z výkopů bude použit pro zához a po ukončení stavby budou veškeré plochy dotčené stavbou uvedeny do původního stavu.

K přístupu na staveniště se využijí stávající přístupové cesty, nové není nutno budovat. Přístupové cesty jsou zakresleny na Koordinační situaci stavby – výkres č.C.2.

Nově budované zařízení a položené kabely bude nutné v rámci realizace stavby geodeticky zaměřit. Stavba reléového domku(RD)odpovídá definici § 2 písm. l) zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon). Jedná se o budovu, která se jako součást inženýrských sítí, které nejsou podle § 509 občanského zákoníku součástí pozemku, zapisuje do katastru nemovitostí jako samostatná stavba (betonový objekt na základových patkách).

Pro stavbu RD bude nutné vytvořit oddělovací geometrický plán a vložit do katastru nemovitostí jako stavbu se samostatným parcelním číslem.

V samotné oblasti stavby se nacházejí tyto stávající sítě těchto organizací:

ČEZ Distribuce, a.s. (ČEZ) – NN, VN nadzemní vedení

RWE Distribuční služby, s.r.o. (RWE) – plynovod

Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s. (SmVaK) – elektrokabel, kanalizace

CETIN a.s. – metalické a optické kabely

České radiokomunikace, a.s. – sdělovací kabel

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa elektrotechniky a energetiky (SEE) – nn kabely

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT) – zabezpečovací kabely

Správa železniční dopravní cesty, s.o., TÚDC – metalický kabel (v údržbě ČD Telematiky)

Jednotlivé stávající sítě s novými objekty jsou zakresleny v části C.2 (Koordinační situace stavby), kde je vyznačeno také staveniště a hranice pozemku investora. Z důvodu umístění závor na novém PZS je nutná

přeložka vzdušného vedení VN, která je již řešena mezi investorem a správcem inženýrské sítě. Jiné přeložky stávajících nedrážních sítí nejsou vyvolány. Podrobnější údaje spolu s vyjádřením dotčených správců jsou obsaženy v části H (Doklady).

B.1.6. Příprava pro výstavbu

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Před započítáním stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. Odpad se předpokládá odvézt na skládku v Chlebičově nebo Hlučíně. Dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části F (Zásady organizace výstavby).

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba se rozkládá na pozemcích investora (SŽDC) a Moravskoslezského kraje (Správa silnic Moravskoslezského kraje). Úpravy uvnitř budov se nacházejí na pozemcích ve vlastnictví investora (SŽDC), Českých drah a.s.(úprava pracoviště JOP).

B.1.8. Výjimky z předpisů a norem

Pro realizaci stavby není nutné udělit žádnou výjimku z platných předpisů a norem. Při použití dosud nezavedeného zařízení je nutné v rámci stavby provést jeho technické schválení a zažádat o ověřovací provoz.

B.2. Provozní a dopravní technologie

Kategorie dráhy:	Regionální
Číslo trati dle TTP:	307B
Trať:	Hlučín – Opava východ
Traťový úsek:	Dolní Benešov – Kravaře ve Slezsku
Počet kolejí:	1
Traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Trakce:	nezávislá
Centrální vytápění vozů:	ano
Traťové zab. zař.:	žádné, provoz řízen dle předpisu SŽDC D3

PZS v km 7,027:

Stávající stav

Kategorie PZS:	3SBI (s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem na JOP žst. Kravaře ve Slezsku)
Počet stožárů výstražníků:	2
Počet světelných výstražníků:	2

Nový stav

Kategorie PZS:	3ZBLI (s pozitivní signalizací a celými závory, s přenosem informací na JOP v DK žst. Kravaře ve Slezsku a na strojvedoucího pomocí přejezdníků)
Délka přibližovacích úseků:	1112m/977m
Počet stožárů výstražníků:	2
Počet světelných výstražníků:	2
Počet závor:	4

Přejezd P7881 v km 7,027 se nachází na trati Hlučín - Opava východ v traťovém úseku Dolní Benešov – Kravaře ve Slezsku. Traťová rychlost v traťovém úseku je 70 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700m. Realizací stavby se parametry trati nezmění. Realizací stavby dojde ke zlepšení bezpečnosti účastníků silničního a železničního provozu.

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Stavba se nenachází v CHKO. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu, nedojde k trvalému záboru půdního fondu. Zemina z výkopů bude

opět použita pro zához. Stavba nevyžaduje žádné zdroje vody (nemá výrobní charakter), neovlivní vodní poměry ve vodních tocích a nebude mít na ně negativní vliv. Stavba sama se nachází v ochranném pásmu dráhy.

B.3.1. Lesní pozemky

Realizaci stavby nebudou přímo dotčeny žádné lesní pozemky ani jejich ochranné pásmo.

B.3.2. Znečištění ovzduší a hluk

Bodové zdroje znečištění ovzduší během a po realizaci stavby se nepředpokládají. Dočasným plošným zdrojem znečištění ovzduší a hluku bude v omezené míře stavba samotná v době realizace, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Tento negativní jev bude působit pouze po omezenou dobu stavebních prací a lze jej eliminovat technologickou kázní dodavatele na přijatelnou míru.

B.3.3. Vodní toky

Nová kabelová trasa bude překonávat také některé umělé stavby (propustky) na drážním pozemku. Provedení kabelové trasy přes tyto stavby bylo projednáno s jejím správcem (SŽDC OŘ Ostrava, Správa mostů a tunelů) a jednotlivé způsoby uložení jsou zakresleny na výkresech a uvedeny v technické zprávě provozního souboru PS01. Způsoby provedení kabelové trasy na umělých stavbách žádným způsobem nesnižují světlost propustků a nemají na ně žádný negativní vliv. Zahájení prací na propustcích je nutné min. s týdenním předstihem oznámit místnímu správci, eventuelně přizvat SMT k předání staveniště. Před zahájením prací na mostních objektech nutno doložit SMT k odsouhlasení technologické postupy prací (místní správce SMT – p. Palla). Před zahájením zkušebního provozu na nových propustcích je nutno požádat o vykonání hlavní prohlídky dle předpisu SŽDC S5. Po dokončení stavby požaduje správa mostů a tunelů předat DSPS stavebních objektů SO04 a SO05 v elektronické podobě a 2x v papírové verzi a také doložit DSPS zaměření průběhu kabelových tras (uložení žlabů) na mostních objektech (v jejich blízkosti) a zakres polohy kabelových rezerv.

B.3.4. Odpady

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztřídit dle zákona č.185/2001 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 93/2016Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií:

Kód:	Odpad:	Kategorie:	Množství (t):
020103	Odpad rostlinných pletiv	O	3,33
191204	Plasty a kaučuk	O	0,05
160214	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	O	1
160602	Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	N	0,1
170101	Beton	O	7,7
170405	Železo a ocel	O	9
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	50,67
170203	Plasty	O	0,05
170204	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	3,5
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	33
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	322,93
170508	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	O	126

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby) a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění, viz § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných, povinnosti uvedené v § 16 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady a v případě, že produkuje nebo nakládá s více než 100 kg nebezpečných odpadů za kalendářní rok nebo s více než 100 tunami ostatních odpadů za kalendářní rok zasílá každoročně do 15. února následujícího roku pravdivé a úplné hlášení o druzích, množství odpadů a způsobech nakládání s nimi obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s prováděcími právními předpisy (zejména s vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb., 383/2001 Sb. a 294/2005 Sb.). Zhotovitel, stavební dozor i osoba odpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady. V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky na likvidaci odpadů stavby.

B.4. *Odolnost a zabezpečení stavby*

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽDC. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a v normách ČSN, TNŽ, ON. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zamla Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků. Ruční výkopy a protlakové jámy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb.

B.5. *Dopravní opatření*

Železniční přejezd zůstane napojen na stávající dopravní infrastrukturu. Realizace stavby vyžaduje změnu silničního značení, kdy značku A30 (Železniční přejezd bez závor) bude nahrazena značkou A29 (Železniční přejezd se závorami). Rekonstrukce přejezdové komunikace, rekonstrukce propustků v oblasti přejezdu a rušení izolovaných styků bude prováděna za úplné výluky železniční dopravy v délce 16 dnů. Silniční uzavírka bude po dobu 18 dnů. Celková délka železniční výluky bude odpovídat délce výluky přejezdu km 8,130 (23 dnů).

B.6. *Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL*

Pro realizaci stavby nejsou nutné trvalé ani dočasné zábory pozemků s ochrannou ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

B.7. *Bezbariérové užívání*

Z důvodu umístění železničního přejezdu mimo intravilán města nebude nové zařízení PZS vybaveno signalizací pro nevidomé a slabozraké.