



REVIZE 2

TÚ: 1801 - Veselí n/Lužnicí - Jihlava
DÚ: 30 - Kostelec u Jihlavy - Rantířov

Souřadnicový systém - JTSK
Výškový systém - Balt p.v.

Akce	Rekonstrukce mostu v km 84,843 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava	Část dokumentace B
------	--	------------------------------

Investor	 SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. STAVEBNÍ SPRÁVA PLZEŇ Purkyňova 22, 304 88 Plzeň
----------	---

	Navrhl	Ing. Šlais		Objednatel	SŽDC SS Plzeň
	Vypracoval	Ing. Šlais		Zak. číslo	10PL11019
	Zodp. projektant	Ing. Šlais		Datum	12/2011
	Tech. kontrola	Ing. Porkát		Stupeň	PROJEKT
	Název části :			Měřítko	
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň Parková 11 326 00 Plzeň	Souhrnná část Příloha : SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy	Paré
				B1	

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1 STAVBA	2
1.2 OBJEDNATEL DOKUMENTACE	2
1.3 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE	2
1.4 TECHNICKÉ PARAMETRY STAVBY	2
2. PRŮZKUMY A PODKLADY	3
3. OCHRANNÁ PÁSMA	3
4. KONCEPCE STAVBY	4
4.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
4.2 UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
4.3 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	4
4.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	5
4.5 DOBA VÝSTAVBY	5
4.6 ČLENĚNÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY	5
4.7 SO 01 ŽELEZNIČNÍ MOST	6
4.8 SO 02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	6
4.9 SO 03 ÚPRAVA KABELŮ	7
4.9.1 SO 03.1 - Přeložka kabelů SŽDC – SDC SSZT	7
4.9.2 SO 03.2 - Přeložka kabelů SŽDC – SDC SEE	7
4.9.3 SO 03.3 - Přeložka kabelů ČD - Telematika	7
4.10 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ	7
5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	8
6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	8
6.1 OMEZENÍ PROVOZU NA LÁVCE	8
6.2 ODSTRANĚNÍ POROSTŮ	8
6.3 PODZEMNÍ VEDENÍ	9
6.4 NADZEMNÍ VEDENÍ	9
7. ZÁBOR POZEMKŮ	9
8. VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ	9
9. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	9

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby: Rekonstrukce mostu v km 84,843 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava
Kraj: Vysočina
Okres: Jihlava
Místo stavby: Trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava, km 84,843, TÚ 1801, DÚ 30
Katastrální území: Rantířov (739316)
Rounek (787761)
Druh stavby: Rekonstrukce

1.2 Objednatel dokumentace

Název: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Plzeň
Adresa: Purkyňova 22, 304 88 Plzeň
Zástupce ve věcech obchodních a technických: Ing. Václav Šťastný
(ředitel Stavební správy Plzeň)
Zástupce ve věcech technických
(projednání dokumentace): Ing. Stanislav Kejval

1.3 Zhotovitel dokumentace

Název: Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň
Adresa: Parková 11, 326 00 Plzeň
Zástupce ve věcech obchodních a technických: Ing. Zbyněk Voříšek
Hlavní inženýr projektu: Ing. Tomáš Šlais

1.4 Technické parametry stavby

Železniční trať: Veselí nad Lužnicí - Jihlava
Traťová rychlost: 65 km/hod (výhled 70 km/h)
Přechodnost tratě: D4

2. PRŮZKUMY A PODKLADY

V rámci zpracování projektových prací na projektu stavby byly zajištěny průzkumy dle uvedeného seznamu.

Název průzkumu	Zhotovitel	Doba vypracování
Geodetické zaměření stávajícího stavu mostu	Karel Soukup – geometr (Plzeň)	04/2009
Podrobný geotechnický a stavebně-technický průzkum	ARCADIS Geotechnika pracoviště České Budějovice	12/2009
Diagnostický průzkum kamenných kleneb	Diagnostika stavebních konstrukcí, s.r.o. (Liberec)	02/2011
Průzkum podzemních vedení v místě stavby	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň	03-06/2011
Kontrola aktuálního stavu v místě stavby a blízkém okolí	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň	04/2011

Pro zpracování projektové dokumentace byly použity dále uvedené podklady

Název podkladu	Zhotovitel	Doba vypracování
Schválená přípravná dokumentace stavby: Rekonstrukce mostu v km 84,843 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň	01/2010
Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby: Rekonstrukce mostu v km 84,843 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Plzeň	10/2010
Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby: Rekonstrukce mostu v km 84,843 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Plzeň	10/2010

3. OCHRANNÁ PÁSMA

Mostní objekt (stavba) se nachází v ochranném pásmu pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Jedná se o pozemky č. 47/3, 49/2 v k.ú. Rantířov a pozemky č. 46/1, 46/2 v k.ú. Rounek.

Ochranná pásma inženýrských sítí viz. vyjádření jednotlivých správců vedení (část H – doklady).

4. KONCEPCE STAVBY

4.1 Základní údaje

Projektová dokumentace stavby řeší odstranění havarijního stavu železničního mostu v km 84,843 na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Stávající most o třech polích převádí železniční trať přes vodní tok Jihlava v blízkosti železniční stanice v obci Rantířov. Železniční trať je elektrifikovaná.

V rámci rekonstrukce bude provedena sanace stávající spodní stavby (krajních opěr a pilířů), sanace kamenných nosných konstrukcí (klenby v poli 1 a 3) včetně nové izolace a oprava ocelové nosné konstrukce (pole 2) včetně obnovení protikoroziční ochrany.

Součástí stavby je rekonstrukce železničního svršku v nezbytném rozsahu mostu a dočasné přeložky kabelů vedených po mostě.

4.2 Umístění stavby

Umístění stavby je dáno polohou stávajícího mostu v km 84,843 na železniční trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava. Most je situován v extravilánu, v místě, kde železniční trať přechází přes koryto řeky Jihlava.

4.3 Popis stávajícího stavu

Mostní objekt byl postaven v roce 1887 při výstavbě železniční trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Most o celkové délce 55,5 m má tři otvory. V obou krajních polích je nosná konstrukce tvořena kamennou polokruhovou klenbou o světlosti 6,0 m (pole 1 a 3). Střední pole tvoří ocelová komorová celosvařovaná konstrukce o rozpětí 31,20 m s horní mostovkou s přímým upevněním kolejnic. Ocelová konstrukce je z roku 1971, kdy proběhla rekonstrukce mostu výměnou nosné konstrukce v poli 2 a provedením nových železobetonových úložných prahů a závěrných zídek. Ocelová komora je výšky 2,13 m. Stěny komory jsou odkloněny od svislice směrem ke středu mostu. Po obou stranách jsou ke komorové konstrukci upevněny ocelové svařované konzoly. Vyložení konzol je na levé straně 1,65 m a na pravé straně (s lávkou) 3,11 m.

OK mostu je uložena spodní stavbu na ocelolitinových ložiskách. Na pilíři 2 jsou dvě dvouválečková ložiska (pohyblivé uložení) a na pilíři 3 jsou dvě pevná ložiska.

Na mostě je železniční svršek tvaru S 49 s přímým upevněním koleje.

Na pravé straně mostu je ocelová lávka pro chodce. Nosná konstrukce lávky je uložena v úseku křídel a kleneb na ocelových nýtovaných konzolách, kotvených do svislých ploch kamenného zdiva. V druhém poli je konstrukce lávky uložena na prodloužených konzolách komorové OK železničního mostu. Z tohoto důvodu je příčný řez nosné konstrukce mostu výrazně nesouměrný.

Spodní stavba je masivní z kamenného zdiva a je tvořena krajními opěrami a dvěma pilíři. Založení mostu je plošné se základovou spárou v hloubce asi 3,0 až 4,0 m pod úrovní přilehlého terénu pod mostem.

Most převádí železniční trať přes řeku Jihlavu. Koryto řeky o šířce asi 7,0 m prochází pod mostem ve střední části středního pole.

Most je dlouhý 55,50 m, šířka mezi zábradlím na mostě je 5,09 m, šířka veřejné lávky je 1,50 m. Celková šířka nosné konstrukce je 6,88 m a na křídlech 7,00 m. Výška mostu je 14,0 m a délka přemostění 48,75 m.

4.4 Zdůvodnění stavby

Mostní konstrukce je využívána pro železniční provoz již více než 120 let. Při rekonstrukci mostu v roce 1971 byla provedena výměna ocelové konstrukce a provedeny nové úložné prahy a závěrné zídky. Současně byla provedena také výměna říms a zábradlí. Pro tuto rekonstrukci byla povolena pouze krátká třídenní výluka, a proto nebyla provedena plánovaná hydroizolace nad klenbami a již špatný technický stav zdíva se proto dále zhoršoval až do současnosti.

Kamenné zdívo má vydrolenou výplň spár místy do hloubky až 270 mm, některé kameny jsou vysunuty z plochy zdíva, ve zdívu jsou trhliny zvláště v klenbové části a je zřejmé, že zdívo je dlouhodobě zavlhlé až nasycené vodou vzhledem k absenci hydroizolace. Části spodní stavby zděné z kamene jsou narušeny trhlinami, vyskytují se uvolněné a místy i vytlačené kameny. Stav nosné konstrukce v poli 1 a 3 (kamenné klenby) je hodnocena stupněm **K 3** - nevyhovující.

V místech uložení ocelové konstrukce (v poli 2) jsou železobetonové úložné prahy s vodorovnou horní plochou. Z důvodu nevhodného tvarování prahů se na jejich horní ploše dlouhodobě udržuje vlhkost a způsobuje degradaci betonu. Betonová hnízda kolem ložisek jsou rozpadlá.

Ocelová nosná konstrukce ve středním poli je na vnějších plochách převážně bez funkční protikoroziční povrchové ochrany a s plošnou korozí oceli s oslabením cca 1-3 mm. Vzhledem k poklesu základů kamenných pilířů došlo k částečnému naklonění pilířů směrem do středu pole 2. Tato deformace spodní stavby způsobila vyčerpání mezery mezi lícem OK a závěrnou zídou v místě pohyblivého ložiska a tím je eliminována možnost dilatace OK vlivem změny teplot během roku.

Z výše uvedených důvodů je nezbytné zajistit v nejbližší době rekonstrukci mostu pro odstranění vzniklých závad a tím zamezit postupující degradaci mostního objektu.

4.5 Doba výstavby

Stavební práce na rekonstrukci mostu budou provedeny v časovém období 10 měsíců. Počítá se s obdobím od listopadu 2012 do srpna roku 2013. Předpokládaná délka nepřetržité traťové výluky je 28 dní.

4.6 Členění stavby na stavební objekty

SO 01	Železniční most
SO 02	Železniční svršek
SO 03	Úprava kabelů
SO 03.1	Úprava kabelů SŽDC – SDC SSZT
SO 03.2	Úprava kabelů SŽDC – SDC SEE
SO 03.3	Úprava kabelů ČD – Telematika

4.7 SO 01 Železniční most

V rámci tohoto objektu bude provedena kompletní sanace kamenného zdiva spodní stavby a kamenných nosných konstrukcí v poli 1 a 3. Zdivo bude otryskáno a hloubkově přespárováno. Vzhledem ke zjištěné vyšší mezerovitosti zdiva bude provedena injektáž kamenného zdiva. Injektáž bude provedena i v podloží základů pilířů pro stabilizaci podkladu a zamezení dalšího sedání během životnosti mostu. Rubové části kamenných kleneb budou obnaženy a bude provedeno statické zajištění poprsných zídek a zesílení konstrukce kleneb přebetonávkou. Samotné klenby budou příčně staženy trvalými předpínacími tyčemi. Na rubových částech kleneb a poprsných zídek bude provedena nová hydroizolace a umožněno odvodnění plochy přes příčné odvodňovací žebro za každou opěrou. Veškeré železobetonové římsy budou odbourány a nahrazeny novými.

Dále bude provedena oprava ocelových konstrukcí na mostě (zábradlí, chodníky) včetně ocelové nosné konstrukce mostu v poli 2 a veřejné lávky. V rámci oprav budou vyměněny zkorodované nebo zdeformované prvky, upravena výška stávajících zábradlí v místě nových říms a kotvení sloupků do říms, výměna prvků přímého upevnění koleje, úprava vstupů do nosné komorové konstrukce pro umožnění odvětrání a provedena kompletně nová protikorozi ochrana OK. Dále bude provedena repase ocelových ložisek a úprava horního povrchu ŽB úložných prahů včetně nového podlití ložisek plastbetonem. Na veškerých stávajících betonových plochách bude provedena reprofilace.

Součástí tohoto objektu je i odstranění nefunkčních sloupů veřejného osvětlení na lávce a provedení pochozí izolace na povrchu mostovky lávky.

4.8 SO 02 Železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena od km 84,796 533 do km 84,872 431 v celkové délce 76 m. ZSVÚ v koleji je od staničení 84,781 533 a KSVÚ je v km 84,796 533. Celková délka úpravy GPK je 91 m.

V úseku km 84,814 764 - KÚ (mimo ocelovou NK mostu) budou kolejnice upevněny na žebrových podkladnicích na nových dřevěných pražcích z důvodu umístění nových pojistných úhelníků. Dřevěné pražce budou délky 2600mm materiál dub bez zaoblení v místě ložných ploch.

V oblasti NK mostu bude zachováno přímé upevnění koleje, dojde k výměně veškerých plastových dílů a upevňovacích lišt, které jsou zahrnuty v objektu SO 01 a k výměně kolejnic, podkladnic a drobného kolejiva, které řeší objekt SO 02.

Ve zbývajícím úseku budou kolejnice upevněny na žebrových podkladnicích na nových betonových pražcích SB8. V úseku rekonstrukce bude rozmístění dřevěných a betonových pražců odpovídat rozdělení „e“.

V úseku rekonstrukce (mimo NK mostu) budou kolejnice upevněny pružnými svěrkami SKL24 na žebrových podkladnicích S4 (typ PL v úseku betonových pražců). Při rekonstrukci svršku bude použito nových kolejnic tvaru S49 včetně podkladnic a drobného kolejiva.

V úseku km 84,821 533 – 84,825 733 bude umístěno kolejové mostní dilatační zařízení (KMDZ) pro dilatační délku mostu 30-80 m.

Kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32-63 mm (železniční štěrk). Tloušťka kolejového lože 0,350m pod ložnou plochou pražců. V úseku rekonstrukce se předpokládá nové kolejové lože.

Výšková a směrová úprava koleje je navržena za účelem obnovení původní geometrické polohy koleje.

4.9 SO 03 Úprava kabelů

4.9.1 SO 03.1 - Přeložka kabelů SŽDC – SDC SSZT

Stávající kabelová vedení budou v místě mostu přerušena. V definitivním stavu budou položeny nová kabelová vedení v celé délce mostu a naspojována na stávající vedení. Součástí objektu je i demontáž a zpětná montáž stykových transformátorů L1KIT, V1-2IT a kolejové skříňe TJA. Před zpětnou montáží bude provedena repase těchto zařízení.

Po uložení a naspojování nových kabelů a zapojení veškerého dotčeného ZABZAŘ bude provedeno přezkoušení způsobilosti zařízení.

4.9.2 SO 03.2 - Přeložka kabelů SŽDC – SDC SEE

Stávající kabelové vedení bude v místě mostu přerušeno. Bude proveden nový podchod pod tratí za opěrou 4 s uložení nově chráničky HDPE. Do nové kabelové trasy bude uloženo nové kabelové vedení, které bude zapojeno do skříňe KS12 a v místě výhybky č. 1 bude naspojováno na stávající trasu kabelu.

Během tratové výluky nebude možné dálkově ovládat odpojovače. Po uložení a naspojování kabelů a zapojení dotčeného zařízení bude provedeno přezkoušení způsobilosti zařízení.

4.9.3 SO 03.3 - Přeložka kabelů ČD - Telematika

Během rekonstrukce bude stávající kabelové vedení (dálkový optický kabel – DOK) přeloženo do provizorní trasy bez přerušení a za stálého provozu. V provizorní poloze bude kabel vyvěšen na ocelové lano zakotvené na boku mostu a mezi nejbližšími trakčními podpěrami (TP3 a 4). V definitivní poloze bude kabel uložen do nové kabelové trasy v ŽB římse v poli 1 a 3 a do původního ocelového žlabu na konzolách OK v poli 2. Souběžný metalický vytyčovací kabel CY6 bude během rekonstrukce přerušen a v novém stavu nahrazen novým kabelem stejného typu spojeným s kabelem DOK. Po uložení kabelu do definitivní polohy bude provedeno přezkoušení způsobilosti vedení.

4.10 Bezpečnost a ochrana zdraví

Při provádění stavby je nutné dodržovat všechny podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o *blížejších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích*, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů a dále je nutné dodržovat Plán BOZP stavby.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se o stavbu dráhy (stavbu na dráze), a proto se musí veškerý personál zhotovitele a podzhotovitelů řídit předpisy SŽDC, s.o. (například – Ob 14, Op 16, D17-1, Ob1, směrnice č. 49, zákonem č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách v platném znění, vyhláška č. 10/1995 Sb., č. 173/1995 Sb. a č.177/1995 Sb v aktuálním znění pozdějších předpisů. Dále musí být zajištěna zdravotní způsobilost personálu dle vyhlášky č. 101/1995 Sb ve znění pozdějších předpisů.

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, parovodu apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

V rámci zpracování projektu došlo k těmto změnám technického řešení oproti schválené přípravné dokumentaci:

SO 01 – Železniční most

- Na základě výsledků diagnostiky kamenných kleneb bylo rozhodnuto o příčném stažení konstrukce předpínacími tyčemi, vzhledem k rozsahu poškození zdiva podélnými trhlinami.

SO 03 – Úprava kabelů

- Z důvodu absence kabelových rezerv, bude nutno během stavby přerušit stávající kabelová vedení ve správě SŽDC SDC - SSZT a SEE. V definitivním stavu bude provedeno uložení nových kabelových vedení.

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 Omezení provozu na lávce

Během realizace stavebních prací bude uzavřen provoz na lávce vedle mostu z důvodu dočasnému odstranění konstrukce samotné lávky v rámci stavby.

6.2 Odstranění porostů

Před začátkem stavebních prací budou mimo období vegetativního klidu (listopad-březen) odstraněny náletové dřeviny/křoviny na svazích násypového tělesa železniční trati.

Podrobněji viz.příloha F - Zásady organizace výstavby (F.1 - Technická zpráva).

6.3 Podzemní vedení

(viz příloha H – Doklady)

6.4 Nadzemní vedení

Trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava je elektrifikována. Během nepřetržité traťové výluky bude zajištěna napěťová výluka trakčního vedení.

Při provádění výkopu za opěrou 1 bude nutné zajistit stávající TP-3 (ocelová příhrada) pomocí táhel zakotvených ve svahu. Trakční podpora TP-4 (ocelová příhrada) za opěrou 4 nebude stavebními pracemi ovlivněna.

Na pravé straně před mostem je podél veřejného chodníku zavěšen na sloupech VO vzdušný napájecí kabel veřejného osvětlení.

7. ZÁBOR POZEMKŮ

Stavební práce budou provedeny na pozemcích v katastrálním území Rantířov (739316):

- 326/15 (SŽDC, s.o.)
- 326/1 (ČD, a.s.)

a v katastrálním území Rounek (787761):

- 922/1, 922/3 (SŽDC, s.o.)
- 915/2 (Povodí Moravy, s.p.)

Při rekonstrukci stavby bude zapotřebí pouze dočasných záborů pozemků s dobou trvání do jednoho roku. Plochy dočasných záborů viz. příloha I – Geodetická dokumentace.

8. VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ

Pro tuto stavbu nejsou navržena vyjímková technická řešení.

9. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nemá negativní vliv na kvalitu životního prostředí a neohroží stabilitu ekologického systému. Životní prostředí bude v nejbližším okolí stavby zhoršeno pouze dočasně po dobu provádění stavebních prací, při kterých dojde lokálně ke zvýšení hladiny hluku a může nastat i zvýšená prašnost a případně vibrace. Tyto zhoršené poměry však budou pouze dočasné a mohou být částečně eliminovány vhodnou organizací výstavby na co nejnižší míru nebo na co možná nejkratší časový úsek.

V souvislosti s ochranou životního prostředí je nezbytně nutné účinnými opatřeními při provádění stavby zabránit úniku ropných látek ze stavebních strojů a mechanismů a minimalizovat nebezpečí kontaminace spodních vod. Zásoby pohonných hmot je možno na ploše zařízení staveniště skladovat maximálně v celkovém objemu pro jednodenní spotřebu.



Pod stabilními stroji a pod zaparkovanými mobilními mechanizmy budou umístěny nepropustné vany zabraňující průniku případných úkapů do terénu.

Sociální zařízení pro potřeby pracovníků stavby bude řešeno formou chemických WC umístěných v prostoru zařízení staveniště.

S odpady vznikajícími při provádění stavby bude nakládáno podle příslušných ustanovení zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a podle jeho prováděcích vyhlášek a ve znění pozdějších předpisů. Vybourané nebo vytěžené materiály budou tříděny a evidovány a podle možnosti znovu použity při provádění dalších prací. S materiály, které již na stavbě nebude možno použít, bude naloženo jako s odpady – budou předány k uložení na vhodnou skládku s oprávněním pro ukládání nebo recyklaci těchto materiálů. Materiály, které bude možno využít při provádění jiných staveb, budou předány správci k dalšímu využití.

V Plzni, 12 /2011

Ing. Tomáš Šlais
VALBEK[®], spol. s r.o.