



B.1	Popis území stavby.....	3
B.2	Celkový popis stavby	6
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	8
B.2.3	Celkové technické řešení.....	8
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	13
B.2.6	Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení	14
B.2.7	Základní charakteristiky stavebních objektů	15
B.2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení.....	19
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	19
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	19
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí ...	20
B.3	Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu	20
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	22
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
B.6	Vliv stavby na životní prostředí	23
B.7	Ochrana obyvatelstva	25
B.8	Zásady organizace výstavby	25
	Přílohy k souhrnné technické zprávě.....	26
	Příloha č. 1 - Havarijní plán	26
	Příloha č. 2 – Tabulka odpadů.....	28

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

Železniční trať Březová nad Svitavou - Svitavy se nachází na TÚ 2002 Brno hl. n. (mimo) – České Třebové os. n. (mimo). Jedná se o dvoukolejnou trať, zařazenou do kategorie celostátní. Trať je součástí evropského železničního systému TEN-T. Kategorie dráhy podle TSI INF je P3/F1. Trať je elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 140 km/h při traťové třídě zatížení D4. V místě stavby je traťová rychlost omezena na 30 km/h. V mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz se soubory KAV3 a FID3 napájený z rozvodu 6 kV, 75 Hz.

Železniční trať je v řešeném území vedená v násypu výšky 5 – 6,5 m. Po obou stranách tělesa se nachází pole. Po pravé straně je dále situována silnice I/43 a po levé straně zástavba obce Hradec nad Svitavou.

Násypové těleso je dlouhodobě nestabilní, od roku 2010 dochází k opakovanému rozpadu GPK. S ohledem na tuto skutečnost byly po poruchách stability v roce 2016 vybudovány přítěžovací lavice u koleje č. 2 v km 225,006 – 224,936.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je souladu s územním plánem obce Hradec nad Svitavou. Stavbou nedojde ke změně způsobu užívání zasaženého území.

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

Nejsou požadované žádné výjimky.

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

Podmínky závazných stanovisek jsou uvedené v jednotlivých SO a PS.

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

V podloží násypu byly vrtným průzkumem zjištěny jílovité až jílovito-prachovité zeminy v mocnosti asi 3,5 m. Zeminy jsou tuhé konzistence a dle laboratorního rozboru a klasifikace ČSN 73 6133 se jedná o zeminy F8 CE, které jsou dle jmenované normy nepoužitelné do podloží a násypu. Dále jsou v podloží i zeminy tříd G5, F4. Hluběji byly zastiženy zeminy, kde dochází k pozvolnému přechodu ze zeminy do zcela zvětralé až navětralé poloskalní horniny – jílovec (R6). Od 6 m pod povrchem jsou potom přítomné prachovce, jemnozrnné pískovce navětralé a občasné i vápence (R5-R4). Hladina podzemní vody nebyla zjištěna. Jedná se o důsledek nízké propustnosti zemin/hornin, kdy podzemní voda nevytéká z pórů zemin a ve vrtu tak netvoří volnou hladinu. Puklinová propustnost nebyla zjištěna. Násyp je vysoký asi 5 m a je složen ze 2 základních vrstev – štěk a jíl. V násypu byla zjištěna asi 1,0 m mocná vrstva štěrku 32/63 až 0/63 pokud došlo k promísení štěrku se zeminou násypu, který byl vmísen do násypu častým podbíjením pražců. Hluběji se jedná o jílovité a prachovité zeminy tuhé až pevné konzistence, které

jsou dle ČSN 73 6133 klasifikovány jako F6 CL a F8 CH. Během sypaní násypu tyto zeminy byly neřízeně sypany a občasné míseny. Tyto zeminy jsou podmíněčně vhodné (F6 CL) a až nevhodné (F8 CH) do násypu. Zeminy jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé. Zeminy třídy F8 jsou složeny z objemově nestálých zemin a vykazují vyšší vlhkost než F6. Právě tyto jíly se mohou na geofyzikálních profilech jevit jako „zvodnělá místa“.

f) Závěry z provedených průzkumů

V rámci stavby byl proveden podrobný geotechnický průzkum i stavebně-technický průzkum mostních objektů.

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

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Území není chráněno zvláštními právními předpisy.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území ani v dosahu poddolovaného území.

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

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

j) Požadavky na asanace, demolice a kácení

Odstranění stávajících částí žel. svršku, spodku jsou součástí jednotlivých SO.

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

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PÚPFL

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

l) Územně technické podmínky

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

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

m) Věcné a časové vazby stavby, související investice

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

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 3. 2022



Ukončení stavby (stavebních prací): 31. 10. 2022

Doba výstavby: 245 dní

Stavební práce jsou členěné do 4 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavebné postup č.1 a Dokončovací práce. Detailně jsou řešeny v části B.8 Zásady organizace výstavby.

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

- a) „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“
- b) „DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“
- c) „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“
- d) „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“
- e) „Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.“
- f) „Rekonstrukce výhybek pod St.5 v žst. Brno hl.n.“
- g) „Rekonstrukce mostu v km 143,143 v žst. Brno hl. n. (Hybešova)“
- h) „Rekonstrukce mostů v km 142,550 a 142,552 v žst. Brno hl. n. (přes ulici Křídlovická)“
- i) přeložka silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Lačnov)

n) Seznam dotčených pozemků

Pozemky trvale dotčené stavbou			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Hradec nad Svitavou	7896	Správa železnic, s.o.	SO 01-10-01
			SO 01-11-01
			SO 01-20-01
			SO 01-21-01
			SO 01-81-01
			PS 01-01-10
			PS 01-02-50
			SO 01-86-02

Pozemky dočasně dotčené stavbou			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Hradec nad Svitavou	8112	Obec Hradec nad Svitavou	přístup k stavbě
	8141	Obec Hradec nad Svitavou	přístup k stavbě
	8144	Obec Hradec nad Svitavou	přístup k stavbě
	8130	Fendrych Jaroslav a Fendrychová Sylva	přístup k stavbě
	8132	Sylan s.r.o.	přístup k stavbě
	8139	Dvořák Libor	přístup k stavbě
	8107	Gloserová Marta	přístup k stavbě



Pozemky u nichž se předpokládá dotčení zařízením staveniště			
k.ú.:	par. č.	Vlastník pozemku	dotčení
Hradec nad Svitavou	8144	Obec Hradec nad Svitavou	zařízení stav.
	8130	Fendrych Jaroslav a Fendrychová Sylva	zařízení stav.
	8132	Sylan s.r.o.	zařízení stav.
	8234	Vokas František	zařízení stav.
	8139	Dvořák Libor	zařízení stav.

o) Seznam pozemků kde vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevzniknou na dalších pozemcích nové ochranná nebo bezpečnostní pásma.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Informace o stavbě

Železniční trať Březová nad Svitavou - Svitavy se nachází na TÚ 2002 Brno hl. n. (mimo) – České Třebové os. n. (mimo). Jedná se o dvoukolejnou trať, zařazenou do kategorie celostátní. Trať je součástí evropského železničního systému TEN-T. Trať je elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 140 km/h při traťové třídě zatížení D4. V místě stavby je traťová rychlost omezena na 30 km/h. V mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz se soubory KAV3 a FID3 napájený z rozvodu 6 kV, 75 Hz.

Násypové těleso je dlouhodobě nestabilní, od roku 2010 dochází k opakovanému rozpadu GPK.

Hlavním cílem stavby je především zvýšení bezpečnosti železniční dopravy zlepšením jeho stavebnětechnického stavu – výměnou problémového násypového tělesa. Navrhované technické řešení jednotlivých SO a PS umožní budoucí zvýšení traťové rychlosti v řešeném úseku na 160 km/h.

b) Účel užívání stavby

Stavba se nachází na celostátní provozované železniční trati, která není součástí sítě TEN-T.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba je navržena jako trvalá.

d) Celkový popis koncepce řešení stavby

V rámci stavby bude provedena výměna nestabilního násypového tělesa v km 224,872 500 – 225,019 500 tj. v délce 147 m. Mezi km 224,850 – 225,050 bude proveden nový železniční svršek s následným narovnáním v délce 50 m před a za novými kolejovým svrškem. Dále bude provedena sanace stávajícího železničního propustku v km 224,878 a železničního mostu v km 225,036, úprava trakčního vedení a ochrana kabelů CETIN, SEE, ČD Telematika a SSZT.

- e) **Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**
Nejsou požadované žádné výjimky.
- f) **Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**
Podmínky dotčených orgánů jsou zapracovány do jednotlivých PS a SO.
- g) **Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**
Stavba není kulturní památkou a nevztahuje se na ni žádná ochrana dle právních předpisů.
- h) **Základní bilance stavby**
Bilance odpadů je uvedena v tabulce odpadů v příloze č. 2 k této zprávě.
- i) **Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**
Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 3. 2022
Ukončení stavby (stavebních prací): 31. 10. 2022
Doba výstavby: 245 dní
Podrobně jsou termíny uvedeny v příloze B.8.3 Harmonogram výstavby

Členění stavebních prací:
Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavebné postup č.1 a a Dokončovací práce.
- j) **Základní požadavky k předčasnému užívání stavby, zkušebnímu provozu**
Stavba bude předána do užívání po jejím úplném ukončení. Předčasné předání částí a užívání se neuvažuje.

**k) Orientační náklady stavby**

Náklady stavby jsou podrobně řešené v samostatní části této dokumentace – R.1 Souhrnný rozpočet.

C.1	Pořizovací investiční náklady	PIN	90 272 214
C.1.1	Celkové investiční náklady z plánovaných investičních zdrojů	CIN	90 272 214
	z toho		
	Způsobilé náklady na financování z fondů EU		-
	Nezpůsobilé náklady na financování z fondů EU		-
C.1.2	Hodnota zůstatkového majetku SŽ s.o., který bude stavbou odstraněn		0
C.2	Provozní náklady	PRN	0
C.3	Příjmy generované stavbou		0
C.4	Celkové náklady stavby bez DPH	CNS	90 272 214
C.5	Daň z přidané hodnoty	DPH	17 542 452
C.6	Celkové náklady stavby vč. DPH	CNS	107 814 666

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

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

b) Architektonické řešení

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

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

V rámci stavby bude provedena výměna nestabilního násypového tělesa v km 224,872 500 – 225,019 500 tj. v délce 147 m. Mezi km 224,850 – 225,050 bude proveden nový železniční svršek s následným narovnáním v délce 50 m před a za novými kolejovým svrškem. Dále bude provedena sanace stávajícího železničního propustku v km 224,878 a železničního mostu v km 225,036, úprava trakčního vedení a ochrana kabelů CETIN, SEE, ČD Telematika a SSZT.

b) Celková bilance nároků na energie

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

c) Celková spotřeba vody

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

d) Odpady a nakládání s nimi

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

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Závěrečnou zprávou o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášením o nakládání s odpady“) v rozsahu Směrnice SŽDC č. 96, příloha č. 4. Uvedenou dokumentaci je zhotovitel stavby povinen zpracovat a předat ji investorovi jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

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

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

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

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

Přibližná množství odpadů z jednotlivých PS a SO jsou doložena v příloze č. 2 Seznam odpadů ze stavební činnosti z jednotlivých PS/SO. Souhrnné množství odpadů ze stavby je uvedeno v příloze č. 3 Souhrnné množství odpadů ze stavební činnosti, zařazených dle Katalogu odpadů.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Železniční pražce

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nebezpečný odpad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dále při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

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

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

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

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

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

Průzkum kontaminace ŠL vč. situace je uveden části N.1.6.3.

Tabulka odpadů je součástí této zprávy jako příloha č. 3

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

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Trakční vedení i energetická vedení se na stavbě nachází. Dotčené budou také vedení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Bezpečnost u těchto sítí je zabezpečena respektováním příslušných předpisů Správy železnic pro manipulaci s nimi a respektováním podmínek správců dotčených sítí cizích vlastníků.

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků ko-rozních průzkumů.

Ochrana proti bludným proudům je zabezpečena dodržením požadavků TP124 pro základní ochranné opatření č.4.

B.2.6 Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení**a) Popis stávajícího stavu**

PS 01-01-10 Ochrana traťového zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz se soubory KAV3 a FID3 napájený z rozvodu 6 kV, 75 Hz.

V úseku dotčeném stavbou se nachází traťové zabezpečovací zařízení typu AB-88A, které bylo vybudováno v roce 1998.

V km 224,545 se na svahu u 2. traťové koleje nachází návěstní bod AB (návěstidla, reléová skříň, stykové transformátory, ASE).

Kabelová trasa zabezpečovacího zařízení vede v předmětném úseku dráhy vpravo při patě svahu násypového tělesa a jsou v ní uloženy kabely ve správě OŘ Brno a CTD.

PS 01-02-50 Ochrana sdělovacích zařízení ČD Telematika

V rámci předmětné stavby rekonstrukce železničního náspu hrozí poškození stávajících sdělovacích optických sítí v majetku ČD-Telematiky a.s. Jedná se o optický kabel 72vl. Poloha kabelů se předpokládá v patě stávajícího násypového tělesa.

b) Popis navrženého řešení

PS 01-01-10 Ochrana traťového zabezpečovacího zařízení

Při sanaci svahu dojde k možné kolizi zabezpečovacích kabelů ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. Vzhledem k předpokládanému umístění trasy kabelů pod patou svahu je nutné kabely pouze ochránit.

V rámci tohoto PS dojde k ochránění zabezpečovacích kabelů pomocí betonových desek, které budou umístěny nad kabely v původní trase. Délka trasy ochrany kabelu je cca 220 m.

V místech, kde bude zjištěna společná kabelová trasa zabezpečovacích kabelů s kabelizací ČD-Telematiky, bude postačovat zakrytí obou kabelových tras jednou společnou betonovou deskou. Tyto úseky budou známy po vytyčení kabelů.

Sanací násypového tělesa a úpravou železničního spodku a svršku bude dotčeno traťové zabezpečovací zařízení, které je nutné po zprovoznění úseku nově vyzkoušet a kolejové obvody zregulovat. Samotné kolejové prvky zabezpečovacího zařízení (návěstidla, stykové transformátory) nebudou stavbou dotčeny.

PS 01-02-50 Ochrana sdělovacích zařízení ČD Telematika

Při sanaci svahu dojde k možné kolizi sdělovacích kabelů společnosti ČD-Telematika. Vzhledem k předpokládanému umístění trasy kabelu pod patou svahu je nutné kabel pouze ochránit.

V rámci tohoto PS dojde k ochránění sdělovacích kabelů ČD-Telematika pomocí betonových desek, které budou umístěny nad kabely v původní trase. Délka trasy ochrany kabelu je cca 220m.

V místech, kde bude ujištěna společná kabelová trasa ČD-Telematiky s kabelizací zabezpečovacího zařízení, bude postačovat zakrytí obou kabelových tras jednou společnou betonovou deskou. Tyto úseky budou známy po vytyčení kabelů.

c) Energetické výpočty

S ohledem na charakter stavby nejsou provedené.

B.2.7 Základní charakteristiky stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

SO 01-10-01 Železniční svršek

Železniční svršek byl nově vybudován v roce 1998 v rámci stavby Optimalizace trati Ska-lice nad Svitavou – Česká Třebová. Tvořen je šterkovým ložem s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním o rozdělení „u“ a kolejnicemi UIC60 svařenými do BK. Maximální rychlost v úseku je 140 km/h, trať je v přímé a ve sklonu 6 ‰. Svrškový materiál není příčinou závad, ale vzniklé závady vycházejí z nestabilního železničního spodku.

SO 01-11-01 Železniční spodek

Těleso železničního spodku je tvořeno náspem výšky 5 až 6,5 m nad okolním terénem. Násep se skládá z jemnozrnných zemin (soudržné, namrzavé, nepropustné). Těleso nemá povrchové ani podpovrchové odvodnění, voda přirozeně odtéká do okolního zvlněného území. Krátký úsek byl sanován v roce 1998 pomocí gabionové opěrné zdi a výměny aktivní zóny v koruně náspu.

Násypové těleso je dlouhodobě nestabilní, od roku 2010 dochází k opakovanému rozpadu GPK. Problémy se stabilitou vyvrcholily na podzim roku 2016, kdy na svahu u koleje č. 2 došlo k poškození GPK a svah vykazoval ve výšce cca 1,25 m nad patou trhliny šířky asi 2,0 cm a s hloubkou 15 – 20 cm. Tato událost přímo ohrožovala železniční provoz a rychlost byla dočasně snížena ze 140 km/h na 30 km/h. K poruchám dochází především z důvodu nedostatečného odvodnění v kombinaci s geologickým složením násypové horniny. Událost musela být bezodkladně řešena.

Jako provizorní řešení bylo zvoleno vybudování přítěžovací lavice u koleje č. 2 v km 225,006 – 224,936. Lavice je široká 5,5 m a vysoká 3 m. Tvořená je hutněným materiálem fr. 0/125, na vrcholu je zahutněný materiál fr. 0/32 tloušťky 30 cm a zatížený rovinaninou z pražců. U paty stávajícího náspu byl pro lepší možnost odvodnění zřízen trativod.

SO 01-20-01 Železniční most v km 225,036

Most z r. 1921 převádí dvoukolejnou trať přes polní cestu. Konstrukčně se jedná o most s nosnou konstrukcí deskovou ze zabetonovaných ocelových nosníků profilu I450, které jsou přes ocelové úložné desky uloženy na kamennou spodní stavbu. Spodní stavba je tvořena samotní opěrou a kamennými křídly. V roce 1998 proběhla kompletní rekonstrukce stávajícího objektu, v rámci které byly podél křídel provedeny nové železobetonové pilíře a úložné bloky. Dále byly provedeny nové římsové nosníky, které jsou částečně uloženy na původní spodní stavbu a částečně na nové pilíře a bloky. Na římsové nosníky bylo osazeno ocelové třímadlové zábradlí. Mostní kužely jsou odlážděny kamenem do betonu. Šířka objektu je 11,29 m a délka mostu je 19,59 m.

Stav mostu je celkově dobrý a nevykazuje zásadní známky porušení. V nosné konstrukci jsou patrné malé podélné trhliny a slabá koroze hran pásnic ocelových nosníků. Kamennou spodní stavbou ojediněle prosakuje voda a na úložných blocích se nachází trhliny. Stavební stav je hodnocen klasifikačním stupněm 2/2.

SO 01-21-01 Železniční propustek v km 224,878

Propustek z r. 1998 převádí dvoukolejnou trať přes občasnou vodoteč. Konstrukčně se jedná o propustek z prefabrikovaných betonových trub TZR 154-120 DN 1200. Na vtoku i výtoku je zřízena betonová čelní zeď s monolitickou římsou. Okolí vtoku a výtoku je odlážděno kameňem do betonu. Šířka objektu je 20,91 m (vzdálenost čel říms), sklon propustku je 1,9 %.

Propustek nebyl doposud rekonstruován. Stav propustku je dobrý, na vtoku i výtoku mají čelní zídky poškozené betonové povrchy, římsy jsou degradované, mají odlámané hrany. Betonové trouby jsou bez defektů, otvor je suchý bez průsaků. Stavební stav propustku je hodnocen klasifikačním stupněm 2.

SO 01-81-01 Úprava trakčního vedení

Traťový úsek Březová nad Svitavou – Svitavy je elektrizován střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Trakční vedení řetězovkového typu je zavěšeno na individuálních betonových trakčních podpěrách, které jsou vetknuté do dutin se šikmými izolovanými konzolami. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím je provedena individuální pomocí průrazek s opakovatelnou funkcí. Trakční vedení tvoří vodiče o průřezech: trolejový drát 100 mm² CU a nosné lano 50 mm² Bz. V zájmovém prostoru stavby se nachází trakční podpěry č. 442, 444, 446 a 448. Podpěra č. 446 je díky ujíždějícímu svahu mírně nakloněna.

SO 01-86-01 Ochrana kabelového vedení CETIN

V záboru předmětné stavby se nachází stávajících sítí v majetku CETIN a.s. Jedná se o dvě prázdné HDPE trubky, tři trubky obsazené optickými kabely a metalický kabel 75XN TCEP-KPFLEZE0,6 s dálkovým napájením technologie. Trasa těchto kabelů prochází po levé straně kolejí cca 5m od upravovaného železničního náspu, převážně na pozemku obce Hradec nad Svitavou.

SO 01-86-02 Úprava vedení SEE

V zájmové lokalitě stavby traťového úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je vpravo při patě svahu násypového tělesa veden v zemi napájecí kabel 6 kV/ 50Hz. Kabelové vedení bylo vybudováno v roce 1998 a v současné době je v plném provozu.

b) Popis navrženého řešení

SO 01-10-01 Železniční svršek

V rámci stavebního objektu bude snesen železniční svršek a spodek v km 224,850 – 225,050 pro provedení sanace problémového železničního náspu. Po dokončení sanačních prací bude železniční svršek a spodek obnoven z nového kolejového lože a nového kolejového roštu, podkladní vrstva bude částečně obnovena z recyklovaných materiálů. Finální směrová a výšková úprava koleje bude provedena v km 224,800 – 225,100.

SO 01-11-01 Železniční spodek

Skladba nového násypu je z 5 základních částí, které dohromady skládají celý nový násyp. Jedná se o 1) konsolidační vrstvu, která bude vyrovnávat rozdíly v mechanických vlastnostech základové půdy a násypu. Na konsolidační vrstvu navazují 2) srovnávací a drenážní vrstva, 3a) jádro násypu je složeno ze stabilizované zeminy třídy F6/F8, 3b) vyztužené části s průběžnými geomřížemi (100 mm šterkodrti z každé strany geomříže) svazující násyp, 4) ochrannou vrstvou násypu + vegetační ochranu a 5) odvodňovací žlab. Není doporučeno vysazování stromů na povrch násypu, jejichž kořeny by narušovaly skladbu vyztužené zeminy.

Konsolidační vrstva bude zbudována na srovnané a zhutněné zemní pláni původní zeminy v hloubce asi 600 mm pod původním terénem ve sklonu 5 % (ve směru od koleje č. 2 ke koleji č. 1). Na srovnanou zeminu bude umístěna separační geotextilie 400 g/m² s tažností min 30 %, aby nedocházelo k zatlačování kameniva do podložního jílu. Bude následovat sendvičová struktura proměnné výšky asi 600 mm - geomříže typ 1, které budou umístěny do šterkodrti, zřejmě, 0/32 (nebo podle doporučení výrobce geomříže) – viz Vzorové příčné řezy.

Srovnávací a drenážní vrstva je složena ze šterkodrti 0/32 a ze zeminy stabilizované pojivem (CaO + CEM II) a vyztužené geomříží typ 1. Tyto 2 vrstvy slouží k vyrovnání rozdílu mezi niveletou kolejí s násypem z vyztužené zeminy a konsolidační vrstvou. Výška je proměnná.

Násyp ze stabilizované zeminy je složen ze 2 vrstev průběžné geomříže typ 1, 1 vrstvy průběžné geomříže typ 2 a 2 vrstvy neprůběžné geomříže typ 2. U geomříží je vyžadován oboustranný sklon 5 % od osy násypu. Jádro je tvořeno chemicky stabilizovanou jemnozrnnou zeminou (stabilizováno nehašeným vápnem 4 % a cementem CEM II 3 %) a šterkem 0/32. Mezi stabilizovanou jemnozrnnou zeminu a šterk 0/32 bude v horizontálním směru umístěna separační geotextilie 200 g/m². Vrstvy geomříže a stabilizované zeminy jsou průběžné. Během celého úseku dochází ke změně sklonu svahu z 1:1,50 na sklon 1:1,25 z důvodu užšího pozemku SŽ a navázání na mostní objekt.

Ochranná vrstva (vč. vegetační ochrany) je projektována mocná (přímá mocnost) jako 750 mm. Ochranná vrstva je rozdělena na vrstvu hrubé šterkodrti a pokryv vyztužený geobuňkami (geoweby) s ornici a hydrosevem (vegetační ochrana). Hrubý šterk je projektován jako frakce 0/63 případně i hrubší (možné využít ŠD materiál z přítěžovací lavice), která obsahuje max. 10 % jemnozrnné složky. Je třeba zaručit nenamrzavost. Svrchní vrstva – vegetační ochrana - je složena z geobuňek mocnosti 150 mm, kdy jednotlivé buňky jsou vyplněny ornici s příměsí písku a za pomoci hydroosevu je zde obnoven rostlinný pokryv. Ornice bude použita z mezideponie, kam bude svezena stávající. Mezi geobuňky a hrubý šterk bude umístěna separační geotextilie 200 g/m² (aby bylo umožněno prorůstání kořenů travin). Geobuňky budou kotveny za pomoci 1 m dlouhých kotev doporučených výrobcem geobuňek (např. ATRA) v modulové vzdálenosti 1 m.

Odvodňovací žlab bude vybudován podél koleje č.2 a bude svádět dešťovou vodu do propustku v km 224,878. Bude se jednat o betonové příkopové tvárnice uložené do betonového lože C 12/15. Projektovaný sklon směrem od mostu činí 6‰, který se v km 224,955 láme pouze na sklon 2‰. Větší sklon není možné zajistit, pokud by se nezměnilo umístění stávajícího propustku. Spáry mezi bloky budou vyplněny maltou.

SO 01-20-01 Železniční most v ev. km 225,036

V rámci opravy je navržena povrchová sanace všech betonových pohledových ploch, přespárování kamenného zdiva spodní stavby a zpevnění svahových kuželů, obnova PKO podhledu ZBN a zábradlí. Most se nachází v širé trati, v přímé, s uzavřeným kolejovým ložem. Traťová rychlost na propustku je 140 km/h. Šířkové uspořádání kolejového lože plně respektuje jeho nutný obrys včetně dle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3-9. Minimální výška kolejového lože činí 510 mm s rezervou 40 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3 – 6, volná šířka kolejového lože činí 2200 mm od osy koleje s rezervou 60 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.4 + 7.

Zároveň je dodržena minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce min. 350 mm.

Stávající most vyhoví na TTZ D4/120 a D2/160.

SO 01-21-01 Železniční propustek v km 224,878

V rámci opravy propustku bylo navrženo ubourání stávajících říms, výstavba nových žb říms kotvených do stávajících čelních zídek. Betonové pohledové plochy čelních zdí budou očištěny a reprofilovány sanační maltou.

V okolí vtoku a výtoku bude opraveno spárování kamenné dlažby.

Propustek se nachází v širé trati, v přímé, s otevřeným kolejovým ložem. Traťová rychlost na propustku je 140 km/h. Šířkové uspořádání kolejového lože plně respektuje jeho nutný obrys včetně dle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3-9. Minimální výška kolejového lože činí 510 mm s rezervou 40 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3 – 6, volná šířka kolejového lože činí 2200 mm od osy koleje s rezervou 60 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.4 + 7.

Zároveň je dodržena minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce min. 350 mm.

Stávající propustek vyhoví na TTZ D4/120 a D2/160.

SO 01-81-01 Úprava trakčního vedení

V rámci řešené stavby budou zcela sneseny TP č. 443; 444; 445; 446; 447 a 448 včetně sestav. TD a NL budou uvolněny ze svých kotevních podpěr č. 455 a 456 a uschovány pro pozdější využití v blízkosti TP č. 441 a 442. Stavební základy TP budou zcela odstraněny během sanace železničního spodku.

Po dokončení sanace železničního spodku budou instalovány nové patky TP a také TP č. 443N+444N; 445N+446N a 447N+448N tvořící trojici bran osazených konzolami SIK. Uschované TD a NL budou instalovány zpět do svých nominálních poloh na nových konzolách SIK a dopnuty na TP č. 455 a 456 ve směru Svitavy a budou řádně vyregulovány.

Bude provedeno ukolejnění všech dotčených částí dle KSU a TP.

SO 01-86-01 Ochrana kabelového vedení CETIN

Při sanaci svahu dojde k možné kolizi kabelu NN sdělovacího kabelu společnosti CETIN. Vzhledem k trase kabelů není nutné kabely ochránit a bude navržena pouze jejich ochrana.

V rámci tohoto PS dojde k ochráněním kabelů společnosti CETIN pomocí betonových desek, které budou umístěny nad kabely v původní trase. Délka trasy ochrany kabelu je cca 220 m.

SO 01-86-02 Úprava vedení SEE

Při sanaci svahu dojde k možné kolizi kabelu napájení zabezpečovacího zařízení ve správě SEE, OR Brno, SŽ. Vzhledem k trase kabelu není nutné kabel překládat a bude navržena pouze jeho ochrana.

V rámci tohoto projektu dojde k odkopání napájecího kabelu SEE a následnému ochrání pomocí betonových desek, které budou umístěny nad kabely v původní trase. Délka trasy ochrany kabelu je cca 220 m.

Po skončení stavby bude stav kabelového vedení ověřen měřením za účasti odpovědné osoby SEE Brno, kontaktní osoba p. Alexa Jaroslav (tel: 972 622 623, mob.: 602 571 645).

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována.

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

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

Stavba nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

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

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

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

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

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Dle provedených průzkumu nelze předpokládat výskyt radonu v podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

Viz. kap. 2.5

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby, technická seizmicita nebyla posuzována.

d) Ochrana před hlukem

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

e) Protipovodňová opatření

Stavba nevyžaduje žádné protipovodňová opatření. Dráha je vedená nad úrovní Q100. V průběhu stavby budou v dosahu Q100 prováděné pouze sanace nábrežních zdí. V případě očekávaných povodní resp. náhlého nadvýšení hladiny vody v korytě bude nutné okamžitě přerušit práce na sanacích nábrežních zdí a pokračovat po tom, jak se hladina dostane do normálního stavu.

f) Ostatní účinky

Nejsou

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury,

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

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Podrobně jsou řešené v jednotlivých stavebních objektech.

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

Kapacitní údaje	Popis	Měrná jednotka	Předchozí schválené stádium ZP	Posuzované stádium DUSP
Rozsah stavby	Délka úseku stavební části	m	200	200
	Délka úseku technologické části	m	200	200



Kapacitní údaje	Popis	Měrná jed- notka	Předchozí schválené stádium ZP	Posuzované stádium DUSP
Zabezpečovací zařízení	Přeložka	m	200	0
	Ochrana	m	0	200
	Staniční	ks		
	Traťové	ks		
	Přejezdové	ks		
DOZ	Počet stanovišť dispečera	ks		
	Počet dálkově ovládaných stanic	ks		
Sdělovací zaří- zení	Přeložka	m	200	0
	Ochrana	m	0	200
Drážní silno- proudé sítě	Přeložka	m	200	0
	Ochrana	m	0	200
Železniční svršek	Zřízení koleje	m	200	200
	Vložení výhybek	ks		
Železniční spo- dek	Úprava železničního spodku	m	147	147
Nástupiště	Délka včetně počtu hran	m / po- čet		
Železniční pře- jezdy	Počet nových	ks		
	Pročet rekonstruovaných	ks		
Mostní objekty	Mosty železniční novostavby	ks		
	Mosty železniční rekon- strukce	ks	1	1
	Mosty silniční novostavba	ks		
	Mosty silniční rekonstrukce	ks		
	Propustky novostavby	ks		
	Propustky rekonstrukce	ks	1	1
Zdi	Zdi novostavby	ks		
	Zdi rekonstrukce	ks		
Tunely	Počet novostavby	m		
	Délka novostavby	m		
	Počet rekonstrukce	m		
	Délka rekonstrukce	m		
Protihlukové stěny	Délka	m		
Pozemní stavby	Celkový počet budov a pří- střešků	ks		
	Obestavěný prostor	m ³		
	Zastavěná plocha	m ²		
Trakční vedení	Délka	m	200	200
Mimodrážní sítě	Ochrana	m	200	200

Kapacitní údaje	Popis	Měrná jed- notka	Předchozí schválené stádium ZP	Posuzované stádium DUSP
Napájení	Trakční napájecí stanice	ks		
	Spínací stanice	ks		
Zábory trvalé	Celkem / ZPF / PUPFL	m ² / m ² / m ²	8000*/0/0	8950*/0/0

*trvalé zábory jsou navrženy bez výkupů, tj. jsou situované na pozemcích investora

Rozdíl v celkových investičních nákladech mezi záměrem projektu a DUSP nastal z důvodu odlišné podrobnosti zpracování mezi oběma stupni projektové dokumentace a způsobu ocenění jednotlivých objektů a souhrnných částí. V rámci ZP se provádí souhrnný rozpočet na základě daných jednotkových cen a jednotlivé výměry jsou uvedené pouze plochou/délkou/ks. V rámci DUSP se provádí ocenění jednotlivých SO/PS dle podrobného soupisu prací, kde se jednotlivé objekty a provozní soubory vykazují položkově.

V rámci DUSP dále nastaly změny oproti ZP v následujících PS/SO:

- PS 01-01-10 Ochrana traťového zabezpečovacího zařízení
- PS 01-02-50 Ochrana sdělovacích zařízení ČD Telematika
- SO 01-11-01 Železniční spodek
- SO 01-86-01 Ochrana kabelového vedení CETIN
- SO 01-86-02 Úprava vedení SEE

U objektů IS byla s ohledem na umístění stávajících sítí provedena pouze ochrana, kdežto v rámci ZP se uvažovalo s přeložkami dotčených IS. U SO 01-11-01 Železniční spodek, bylo oproti ZP vypuštěno provedení šterkových pilot pod sanovaným úsekem násypového tělesa.

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

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

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

Část dokumentace B.4 je dokladována samostatně. Dále jsou uváděny pouze základní informace.

Z hlediska dopravní technologie je řešený mezistaniční úsek součástí celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová, které je zařazena do hlavní sítě pro osobní přepravu dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Podle platného Prohlášení o dráze se jedná o dráhu číslo 740 00 Brno-Maloměřice st. 6 – Česká Třebová os. n., podle služebních pomůcek Správy železnic, státní organizace (TTP) o trať číslo 326A a podle knižního jízdního řádu pro veřejnost o trať číslo 260.

Trať je dvoukolejná a v dotčeném mezistaničním úseku je elektrizována střídavým napětím 25 kV o frekvenci 50 Hz a stejnosměrným napětím 3 kV s tím, že styk soustav se nachází na širé trati v km 228,1. Organizování a řízení drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1.

Předmětná stavba sanace násypového tělesa bude prováděna v mezistaničním úseku Březová nad Svitavou (žkm 213,237) – Svitavy (žkm 229,357). Délka mezistaničního úseku tak činí 16,120 km (mezi středy výpravních budov), přičemž vlastní stavební činnost bude probíhat od ZÚ v žkm 224,850 po KÚ v žkm 225,050, tedy na délce 200 m.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy,

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

b) Použité vegetační prvky

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

c) Biotechnická, protierozní opatření.

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

B.6 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

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

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Hluk vznikající v důsledku stavební činnosti je třeba eliminovat především dobrým technickým stavem mechanismů a organizačními opatřeními. Dle vyjádření Krajské hygienické stanice viz dokladová část, není nutno provádět hlukovou studii

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

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

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné památné stromy. S ohledem na rozsah stavby bude nutné provést kácení náletových dřevin. V rámci stavby nebude nutné provést kácení dřevin s nutností povolení. Stromy, které jsou umístěny v záboru stavby, a které nebudou v kolizi se

stavebními činnostmi, budou v průběhu stavby vhodným způsobem ochráněné. Pro stavbu nebyl s ohledem na výše uvedené zpracován dendrologický průzkum.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

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

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

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

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

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

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

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

Stávající ochranná pásma:

Ochranné pásmo dráhy

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

Pozemní komunikace:

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

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

Ochranná pásma inženýrských sítí

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

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

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

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

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

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

-

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

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

-

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

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

-

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

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

Památková rezervace, památkové zóny

Stavba se nachází v ochranném pásmu kulturní památky hradu Pernštejna

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

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

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Část dokumentace ZOV – B.8 je dokladována samostatně. Dále jsou uváděny pouze základní informace. Podrobnosti jsou v samostatné dokumentaci B.8.

Popis staveniště, ploch, staveništních komunikací

Staveniště je navrženo s ohledem na minimalizaci zásahu do území. Staveniště se nachází na pozemcích soukromých vlastníků.

Před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.

Postup výstavby

Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavebné postupy č.1 a Dokončovací práce.

Podrobné postupy výstavby jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v příslušných PS a SO.

PŘÍLOHY K SOUHRNNÉ TECHNICKÉ ZPRÁVĚ

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

Praha, říjen 2021

Vypracoval: Ing. Dávid Kuczik

Příloha č. 1 - Havarijní plán

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

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

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

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

V průběhu stavby je nutné omezit na nejnižší možnou míru skladování ropných látek (pohonné hmoty, mazadla, oleje). V případě, že by došlo k manipulaci s nimi, je nutno postupovat přesně dle ustanovení ČSN 75 34 15 „Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování.“ Skladování a manipulace s posypovými solemi, stejně tak jako jejich používání k zajištění sjízdnosti staveništních ploch a místních komunikací není pro tuto stavbu povoleno. V zátopovém území nesmí být skladovány pohonné hmoty, maziva, oleje a nátěrové materiály, rovněž tak materiály odplavitelné a znehodnotitelné (prkna, cement a jiné), viz. Povodňový plán.

Po dobu výstavby musí zhotovitel udržovat koryto řeky Nedvědice průtočné a to zejména tím, že bude odstraňovat veškeré plovoucí předměty zachycené v prostoru stavby, které by zužovaly průtočný profil.

Při vzniku nebo zjištění ekologické havárie je nutno provést okamžitě taková opatření, aby nedošlo k úniku závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Zároveň je třeba ihned

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

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

Za normálních okolností není nebezpečí úniku ropných látek, pouze v případě prasknutí hydraulických hadic dopravních prostředků nebo stavebních strojů (zcela ojediněle) nebo při převrácení nákladního automobilu (za normální situace nepřichází v úvahu). V případě havárie, to jest při úniku hydraulického oleje nebo nafty, bude způsob likvidace záležet na rozsahu havárie. Při malém rozsahu je možno zasažené místo zasypat Vapexem a shrabat, případně nasát ropnou látku do fibroilové textilie. V případě, že kontaminující látka již vnikla do zeminy, je nutno zasaženou zeminu neprodleně odtěžit a odvést na skládku určenou odborem životního prostředí nebo do nejbližšího zařízení na čištění kontaminovaných zemin. Pro mimořádný případ, kdy by došlo k přímému úniku ropných látek do vodního toku, je nutno na staveništi skladovat Vapex nebo textilií Fibroil. V případě, že by bylo nutno na vodoteči zřídit nornou stěnu při větším rozsahu havárie, je třeba spolupracovat s HZS, se správcem toku – Povodí Moravy s.p.

Plán havarijních opatření začíná platit dnem jeho schválení.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám (ropné látky, nátěrové hmoty, sanační materiály). Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie. Vodní tok nesmí být znečištěn splachy z čištění mostní konstrukce. Zahájení a ukončení stavby bude s předstihem oznámeno správci vodního toku - Povodí Moravy s. p. Havarijní plán musí být schválen vodoprávním orgánem (OŽP Krajský úřad Jihomoravského kraje).

Podrobný havarijní plán bude zpracován zhotovitelem stavby.

Příloha č. 2 – Tabulka odpadů

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedm.	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS
				SO 01-10-01	SO 01-11-01	SO 01-20-01	SO 01-21-01	SO 01-81-01
07 03 04	n	odpadní ředidla	t					
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t					
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t					
08 01 18	o	jiné odpady z barev a laků neuvedené pod č. 08 01 17	t					
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t					
15 01 02	o	plastové obaly	t					
15 01 10	n	obaly znečištěné nebez. látkami	t					
16 01 22	o	pryž	t					
16 02 09	n	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	ks					
16 02 12	n	vyřazená zařízení obsahující volný asbest	t					
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks					
16 02 13	n	vyřazená elektrická zařízení - piktogramy, prosvětlené tabule	ks					
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístř. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t					
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks					
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks					
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t					
17 01 01	o	beton z demolice objektů, základů TV	t	362,667			10,000	30,000
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t					
17 01 01	o	kůly a sloupy betonové	t					
17 01 01	o	prostý beton z demolice mostů	t					
17 01 02	o	stavební a demolici suť (cihly)	t					
17 01 03	o	stavební a demolici suť (tašky a keramické výrobky)	t					
17 01 06	n	směsi s obs.nebezp.látek	t					
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolice	t					
17 02 01	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj. -dřevo	t					
17 02 02	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-sklo	t					
17 02 03	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-plasty	t					
17 02 03	o	PE podložky	kg					
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t					
17 02 04	n	kůly a sloupy dřevěné	t					
17 02 04	n	pryžové podložky	kg	121,000				
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t					
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živice lepenky bez dehtu	t					
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t					
17 04 01	o	odpad mědi a jejích slitin	t					
17 04 02	o	odpad hliníku	t					
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t					
17 04 07	o	směsné kovy	t					
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t					
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t					
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t					
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t					
17 05 04	o	zemina a kamení	t	1080,000	19860,000	90,000		33,500
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t					
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	778,000	240,000			
17 06 01	n	izol. materiál s azbestem	t			1,303		
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t					
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t					
17 09 04	o	železobeton z demolice mostů	t					
17 09 04	o	kamenivo + beton	t					
17 09 04	o	škvrna	t					
20 01 21	n	zářivky	ks					
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t					
20 03 01	o	komunální odpad	t					

