


TÚ: 0351 Janovice - Domažlice
DÚ: 10 Kout na Šumavě - Domažlice

Výškový systém : Bpv
Souřadnicový systém: S-JTSK

Objednatel:	 SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 - Libeň
--------------------	--

Zhotovitel: 	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň Parková 1205/ 11 326 00 Plzeň	HIP: Ing. Tomáš Mareš
---	--	-------------------------------------

	Vypracoval	ateliér PL11	Zak. číslo	16PL11011	
	Zodp. projektant	Ing. T. Mareš	Datum	02/2017	
	Tech. kontrola	Ing. R. Vorschneider	Stupeň	PROJEKT	
	Akce	Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice		Počet formátů	12 x A4
				Měřítko	-
Zhotovitel: Valbek spol. s r.o. středisko Plzeň Parková 1205/ 11 326 00 Plzeň	Příloha	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Č. přílohy	Paré	
			B.1		

Obsah

1. Identifikační údaje objektu	4
1.1 Stavba	4
1.2 Objednatel dokumentace	4
1.3 Zhotovitel dokumentace	4
1.4 Technické parametry stavby	4
2. Průzkumy a podklady	5
3. Ochranná pásma	5
4. Koncepce stavby	5
4.1 Základní údaje	5
4.1.1 Umístění stavby	5
4.2 Popis stávajícího stavu	5
4.3 Zdůvodnění stavby	6
4.4 Doba výstavby	6
4.5 Členění stavby na stavební objekty	6
4.6 SO 01 - Rekonstrukce mostu	6
4.7 SO 02 – Železniční svršek	7
4.8 SO 03 – Železniční přejezdy	7
4.9 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	7
5. Údaje o splnění stanovených podmínek	8
6. Příprava pro výstavbu	8
6.1 Omezení silniční dopravy	8
6.2 Omezení železniční dopravy	8
6.3 Odstranění porostů	8
6.4 Podzemní vedení	8
6.5 Nadzemní vedení	8
6.6 Likvidace odpadů	8
7. Dotčené pozemky	9
8. Výjimky z předpisu	9
9. Vliv stavby na životní prostředí	9

1. Identifikační údaje objektu

1.1.1 Stavba

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Domažlice
Místo stavby:	Trať Janovice – Domažlice, km 26,232 495, TÚ 0351, DÚ 10
Katastrální území:	Spáňov [752771]
Druh stavby:	Rekonstrukce

1.2 Objednatel dokumentace

Název objednatele:	Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ
Adresa:	Sokolovská 278, 190 00 Praha9
Zastoupená:	Ing. Luborem Hruběšem – ředitel stavební správy západ
Zastupuje ve věcech smluvních:	Mgr. Štěpán Hošna
Zástupce ve věcech technických:	Ing. Stanislav Kejval
IČO objednatele:	709 94 234

1.3 Zhotovitel dokumentace

Zhotovitel dokumentace:	Valbek, spol. s.r.o., středisko Plzeň Parková 1205/11, 326 00 Plzeň
Zástupce ve věcech smluvních:	Robert Vorschneider – ředitel střediska
Zástupce ve věcech technických:	Ing. Tomáš Mareš - HIP
IČO projektanta:	482 66 230
Zodpovědný projektant:	Ing. Tomáš Mareš
Zpracovatelský tým:	skupina PL11

1.4 Technické parametry stavby

Železniční trať:	Janovice - Domažlice
Traťová rychlost:	60 km/hod
Přechodnost tratě:	C3/60
Prostorová průchodnost:	VMP 2,50
Zatížení pro statický výpočet:	LM-71, $\alpha=1,1$, dle ČSN EN 1991-2
Evidenční staničení objektu:	km 26,231

2. Průzkumy a podklady

Název podkladu	Zhotovitel	Doba vypracování
Zadávací podmínky	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha	08/2016
Přípravná dokumentace Aktualizace – schválená PŘD	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň	11/2013
Geotechnický průzkum podrobný	GeoTec GS, a.s. Praha	01/2017
Geodetické zaměření	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Správa žel. Geodézie Praha	11/2016
Kontrola aktuálního stavu v místě stavby a v blízkém okolí	Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň	11/2016

3. Ochranná pásma

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

4. Koncepce stavby

4.1 Základní údaje

Součástí celé stavby je několik stavebních objektů, primárním objektem je rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy – Domažlice, TÚ Janovice – Domažlice, a s ním související úpravy železničního svršku a spodku. Dalšími objekty stavby je zrušení 3 železničních přejezdů, které se na trati nachází ve větší vzdálenosti od mostu.

Pro rekonstrukci mostu řeší projekt stavby odstranění nevyhovujícího technického stavu stávajícího železničního mostu v km 26,231 na trati Janovice - Domažlice. Stávající most převádí železniční trať přes komunikaci III/19010. Železniční trať není elektrifikovaná.

Stávající kamenný klenbový most o jednom poli s délkou přemostění 3,96 m, který vede přes silnici III. třídy č.19010, v těsné blízkosti obce Spáňov, byl vystavěn roku 1888. Konstrukce mostu je řešena jako přespaná s průběžným kolejovým ložem. Opěry jsou provedeny z lomového kamene, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Svahová křídla mostu jsou půdorysně kolmá s lícem dříku 10:1, taktéž vyzděná z lomového kamene na MC.

Je navržena demolice stávajícího mostu s nahrazením novou mostní konstrukcí. Nová konstrukce je navržena jako přespaná, betonová, polorámová, prefabrikovaná o rozpětí 8,40 m založená hlubinně na velkopřůměrových vrtaných pilotách.

Součástí celé stavby je úprava komunikace pod mostem, chodník pro pěší, rekonstrukce žel. svršku v nezbytném rozsahu, zrušení přejezdů a drátovodů.

4.1.1 Umístění stavby

Umístění stavby je dáno polohou stávajícího mostu v km 26,231 na železniční trati Klatovy - Domažlice. Most je situován v extravilánu, v místě, kde železniční trať mimoúrovňově přechází přes stávající komunikaci III/19010 v blízkosti obce Spáňov.

4.2 Popis stávajícího stavu

SO 01 – Rekonstrukce mostu

Stávající objekt je kamenný klenbový most o jednom poli s délkou přemostění 3,96 m. Objekt přemostňuje silnici III. třídy č. 19010. Most byl postaven roku 1888.

Stávající kamenná klenba je z lomového kamene vyzděná na maltu cementovou, předpokládané tloušťky klenby 0,6 m ve vrcholu. Opěry mostu jsou z lomového kamene na MC se sklonem rubu 5:1 a svislým lícem. Na mostu je osazeno ocelové zábradlí z otevřených L-profilů. Založení mostu i mostních křídel se předpokládá plošné se zlepšenou základovou spárou v podobě hutněného polštáře.

Vzhledem k malé světlosti mostního objektu prochází pod mostem silniční komunikace č. III/19010 pouze v jednom jízdním pruhu a bez chodníku.

Stavební stav je charakterizován průsaky vody kamennou klenbou, která je již místy potrhána, s lokálně vyplaveným spárováním a uvolněnými kameny. Kamenné bloky pravé římsy jsou po celé délce odtrženy od zdiva čela mostu. Janovická opěra má v levé části šikmou trhlínu v délce 1,40m a v levé spodní části opěry dvě svislé trhlíny v délce 0,5m a 1,10m. Spárování kamenného zdiva obou opěr je popraskané a místy vypadané. Spárování zdiva křídel je z 80% popraskané a místy hluboko vypadané. Zdivo levého domažlického křídla je vyboulené s uvolněnými a místy vypadanými kameny. Pojivo zdiva křídel je degradované a neplní svoji funkci.

Most je v současné době v nevyhovujícím technickém stavu. Nosná konstrukce i spodní stavba je hodnocena stupněm 3, ve smyslu předpisu SŽDC SR Správa mostních objektů - K3/S3

Z důvodu odstranění nevyhovujícího technického stavu objektu a z důvodu zlepšení prostorových podmínek pod mostním objektem bylo rozhodnuto o celkové rekonstrukci provedením úplné přestavby mostu.

SO 02 – Železniční svršek

Železniční svršek z roku 1975 je tvořen kolejnicemi S49 s betonovými pražci SB5, rozdělení „C“ s rozponovými podkladnicemi. Trať je v místě mostu v pravostranném oblouku o poloměru 250m s převýšením 115mm. Rozšíření rozchodu v oblouku je $\Delta u = 8$ mm. Na mostě není bezстыková kolej a styky před a za mostem nejsou svařeny. Přes mostní objekt je zřízeno průběžné kolejové lože.

SO 03 – Železniční přejezdy

V km 25,693, 26,048 a 26,594 se nacházejí železniční přejezdy. Přejezdová konstrukce v km 25,693 a 26,594 byla již odstraněna, v km 26,048 je tvořena železobetonovými panely. Železniční svršek je v místě přejezdů tvořen kolejnicí S49 na dřevěných pražcích.

4.3 Zdůvodnění stavby

Z důvodu odstranění nevyhovujícího technického stavu mostního objektu a pro zvětšení prostoru pod mostem bylo rozhodnuto o celkové rekonstrukci mostu provedením úplné přestavby mostu. Rekonstrukce bude zahrnovat odstranění stávající konstrukce mostu, vybudování nového železničního mostu na místě stávajícího objektu, úpravy účelové komunikace pod mostem, chodníku pod mostem, rekonstrukci železničního svršku v přilehlém úseku, zrušení přejezdů a drátovodů.

4.4 Doba výstavby

Stavební práce na rekonstrukci mostu budou probíhat v období roku 2018. Předpokládaná délka nepřetržitě traťové výluky je 28 dní.

4.5 Členění stavby na stavební objekty

SO 01	Rekonstrukce mostu
SO 02	Železniční svršek
SO 03	Železniční přejezdy

4.6 SO 01 - Rekonstrukce mostu

Bude provedeno odstranění železničního svršku i spodku v rámci stavebních výkopů a rozsahu určeném v SO 02 - železniční svršek. Stavební výkopy budou prováděny v rámci demolice mostu. Původní most bude zdemolován v plném rozsahu nosné konstrukce a spodní stavby, včetně základů na janovickém předmostí. Na domažlickém předmostí budou základové konstrukce odstraněny pouze v nejnutnějším rozsahu pro zajištění pilotáže při zakládání mostu. Část základu bude ponechána jako pažící stěna pro ochranu středové dešťové kanalizace vedené v komunikaci pod mostem. Stávající křídla mostu budou odstraněna včetně základových pasů.

Součástí rekonstrukce mostu bude odstranění vtokového objektu ve stávajícím příkopu na straně domažlické opěry, ve směru výjezdu z obce Spáňov, s náhradou za nově vybudovaný.

Nový most je navržen jako přespaný, s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce mostu je prefabrikovaná rámová se světlostí 8,0m a rozpětím 8,40m. Konstrukce je navržena jako polorámová, s tloušťkou opěr 400 mm, a tloušťkou mostovky (rámové příčle) 520 mm ve vrcholu. Konstrukce mostu bude sestavena z jednotlivých prefabrikovaných dílců, po prstencích š.1970mm, do konstrukce celkové

šířky 10,25m. S ohledem na urychlení výstavby mostu v traťové výlucce budou součástí krajních prefabrikovaných dílců také mostní římsy.

Založení mostního objektu je na základě závěrů inženýrskogeologického průzkumu navrženo hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách, vetknutých do vrstvy zvětralých amfibolitů (R6). Na pilotách budou zbudovány vynášecí základové železobetonové bloky. Na monolitické základové bloky bude sestavena prefabrikovaná konstrukce, která bude na rubových hranách sepnuta zmonolitněním základových částí.

Konstrukce mostu bude doplněna ocelovým zábradlím, kotveným do mostních říms a zábradlím kotveným do mostních křídel. V rozsahu nosné konstrukce bude zábradlí doplněno ochrannými panely proti padání štěrku.

Navazující půdorysně šikmá křídla budou také řešena sestavou z prefabrikovaných dílců, vzájemně sepnutých zmonolitněním základových konstrukcí.

4.7 SO 02 – Železniční svršek

V rámci stavebního objektu bude snesen železniční svršek v oblasti mostu v ev. km 26,231. Svršek bude snesen v km 26,210 500 – km 26,260 500 v rozmezí stávajících kolejnicových styků a bude provedena jeho rekonstrukce. V ostatních úsecích bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje s doplněním štěrkuvého lože.

Směrové a výškové vyrovnaní GPK v rozsahu stavby bude provedeno po dokončení SO 01 a SO 03.

4.8 SO 03 – Železniční přejezdy

V rámci tohoto stavebního objektu bude odstraněna přejezdová konstrukce v přejezdu v km 26,048, rekonstruován železniční svršek délky 25,0m v každém přejezdu a obnoveny příkopy, včetně drážních stezek. Směrové a výškové vyrovnaní koleje je součástí SO 02 Železniční svršek. Nové přejezdové konstrukce již nebudou zřizovány.

Dále bude zrušena drátovodná trasa od závorářského stanoviště k přejezdům. Zrušení přejezdů a drátovodů může probíhat v době rekonstrukce mostu současně, v době traťové výluky.

4.9 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

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

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 – SŽDC Ob 14, SŽDC (ČD), SŽDCBp1, SŽDC D17-1, SŽDC 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 síť vytyčit 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.

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.

5. Údaje o splnění stanovených podmínek

Během návrhu a projednání komplexního řešení rekonstrukce mostu došlo k následujícím změnám technického řešení oproti schválené přípravné dokumentaci

SO 01 – Rekonstrukce mostu

- Změna založení nosné konstrukce a křídel. Mikropiloty u nosné konstrukce budou nahrazeny velkopřůměrovými pilotami ϕ 900 mm, mostní křídla budou založena plošně na štěrkovém polštářem tl. 500 mm
- Optimalizace tvaru nosné konstrukce v oblasti říms a úpravy souvisejících detailů

6. Příprava pro výstavbu

6.1 Omezení silniční dopravy

Během stavebních prací, převážně v době trvání nepřetržité traťové výluky a doby stavebních úprav pod mostem, bude silniční provoz na stávající komunikaci pod mostem zcela vyloučen. Silniční doprava bude vedena po objízdných trasách, po veřejně přístupných komunikacích - řeší DIO v rámci ZOV – samostatnou dokumentací, č. příl. F3. Předpokládaná doba omezení silničního provozu pod mostem je odhadována na 2-2,5 měsíce.

6.2 Omezení železniční dopravy

Stavební práce na rekonstrukci železničního mostu a úpravy železničního svršku si vyžádají nepřetržitou traťovou výlukou 28 dní. Nepřetržitou výlukou pro stavební práce na rekonstrukci mostu je potřeba před podáním žádosti o výlukou zkoordinovat s aktuálními stavebními postupy na stavbách Uzel Plzeň, 2. stavba a Uzel Plzeň, 3. stavba tak, aby nedošlo k současnému vyloučení trati Plzeň – Domažlice i při těchto stavebních postupech uvažované objízdné trasy Domažlice – Klatovy.

6.3 Odstranění porostů

Před začátkem stavebních prací budou mimo období vegetativního klidu (listopad-březen) odstraněny náletové dřeviny/křoviny na svazích násypového tělesa železniční trati a dále jeden strom v těsné blízkosti mostu, který je v kolizi s navrženou rekonstrukcí mostu.

6.4 Podzemní vedení

(viz příloha H – doklady)

6.5 Nadzemní vedení

Trať není elektrifikována. V blízkosti mostu vede nadzemní vedení ve správě ČD Telematika, a.s. Toto vedení je situačně trasováno mimo osu koleje, při patě násypového železničního tělesa. Při vlastních stavebních pracích bude toto vedení zajištěno proti poškození, případně budou práce v blízkosti tohoto vedení prováděny s maximální opatrností takovým způsobem, aby nedošlo k jeho poškození.

6.6 Likvidace odpadů

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 stavebních akcí, budou demontovány a předány správci k dalšímu využití.

Zhotovitel stavby zodpovídá za likvidaci veškerých odpadů vzniklých při realizaci stavby. O odpadech a jeho separaci povede jednoduchou evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doklad o způsobu jejich využití nebo likvidace. Evidence bude sloužit pro kontrolní činnost příslušného orgánu ochrany životního prostředí a bude předložena při kolaudaci stavby. Veškeré využívané skládky odpadů budou certifikované. Doklad o certifikaci skládky bude doložen v evidenci o odpadech a bude předkládán zástupci investora (TDI) před uložením odpadu na skládku.

V průběhu stavby se předpokládá vznik následujících odpadů:

č. odpadu	název odpadu	kategorizace odpadu
15 01 06	směsné obaly (obaly od materiálů)	O
17 01 01	beton	O
17 02 03	plasty (obaly od materiálů)	O
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O
17 04 05	železo a ocel	O
17 05 08	šterk z železničního svršku neuvedený pod č. 17 05 07	O
		(kategorie odpadů: O – ostatní, N – nebezpečný)

Podmínky dle zákona o odpadech:

(dle § 9a Hierarchie nakládání s odpady a § 16 Povinnosti původců odpadů):

- Odpady z realizace stavby budou shromážděny utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií (vyhláška č. 381/2001Sb., Katalog odpadů)
- Bude dodržena hierarchie způsobů nakládání s odpady, tj.
 - a) předcházení vzniku odpadů
 - b) příprava k opětovnému využití
 - c) recyklace odpadů
 - d) jiné využití odpadů, např. energetické využití (není míněno spalování odpadů původcem
 - e) odstranění odpadů
- Dle předchozího bodu budou odpady přednostně využity nebo předány k využití oprávněné firmě.
- Ke kolaudačnímu řízení bude doloženo naložení s jednotlivými druhy a kategoriemi odpadů

7. Dotčené pozemky

Stavební práce budou provedeny na pozemcích v katastrálním území 752771 Spáňov:

- 260/1, 700/4, 700/7, 721/4 (Obec Spáňov)
- 747/1 (SŽDC s.o.)
- 712/1, 720/1 (SÚS Plzeňského kraje)
- 747/4 (Mundl Petr)

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

8. Výjimky z předpisu

Pod mostem nebude zajištěna normová podjezdná výška 4,20 m + 0,15 (rezerva) dle ČSN 736201, ale pouze 3,35 + předepsaná rezerva 0,15 m. Takto upravený průjezdný průřez byl odsouhlasen správcem komunikace (SÚSPK) a dotčenými orgány státní správy ve stupni Přípravné dokumentace.

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 nejnížší 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 mechanismy budou umístěny nepropustné vany zabráňující 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 dne 25.2.2017
Vypracoval: Ing. Tomáš Mareš, Hana vyskočilová

Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň
Parková 1205/11, 326 00 Plzeň
e-mail: info.plzen@valbek.cz, www.valbek.eu

