





Podpis:

| | | | |
|---------|--------|--------|--------------|
| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | |
|---------------------|--|--|
| Stavebník/Investor: | Správa železnic, státní organizace |  SPRÁVA ŽELEZNIC |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | |
| Zástupce investora: | Stavební správa západ |  SPRÁVA ŽELEZNIC |
| Adresa: | Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9 | |

| | | |
|-------------------------|---|---|
| Zhotovitel dokumentace: | SAGASTA s.r.o. | |
| Adresa: | Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka |  |
| Kontakt: | T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz | |

| | | |
|---------------------|---|--|
| Zhotovitel objektu: | STOSMOL, s.r.o. |  |
| Adresa: | U Cukrovaru 509/4, 400 07, Ústí nad Labem | |
| Kontakt: | T: +420 725 881 561 E: info@stosmol.cz | |

| | | | |
|---|---|--|---|
| Hlavní projektant (HIP): Ing. Emil Špaček | Specialista: Ing. Jiří Štolba | Odpovědný projektant: Ing. Jiří Štolba | Zpracovatel: Ing. Emil Špaček |
|---|---|--|---|

| | | | | |
|------------------------------------|--|----------|----------|--|
| Název stavby/akce: | Rekonstrukce neutrálních úseků TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan | | | Označení (S-kód): |
| | | | | Označení zhotovitele: |
| Název části: | | | | Označení části: |
| Název objektu: | SOUHRNNÁ ČÁST | | | Označení objektu/komplexu: B |
| Název přílohy: | | | | Číslo přílohy: |
| Název dílčí části přílohy: | | | | Paré: |
| Kraj: | Katastrální území: Planá u Mariánských Lázní, Mýto v Čechách | TUDU: | | |
| | | | | |
| Stupeň dokumentace: DUSP | Datum zpracování: 03 / 2021 | Formáty: | Měřítko: | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|---------|---|---|---|---|---|
| S-kód: | | | | | | | | | | Stupeň dokumentace: | | | | | Část: | | | | | Objekt: | | | | | | | | | | Podobjekt: | | | | | Příloha: | | | | | Revize: | | | | | |
| S | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | - | X | X | X | X | - | X | X | X | X | X | X | - | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | - | X | X | - | X | X | X | X | - | X | X | X |

[Prostor pro další informace]

B. SOUHRNNÁ ČÁST

**Rekonstrukce neutrálních úseků u TT Planá u Mariánských
Lázní a TT Mýto u Rokycan**

Projekt (DUSP)

OBSAH

| | | |
|--------|--|----|
| B.1 | SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA..... | 3 |
| B.1.1. | Zhodnocení staveniště | 3 |
| B.1.2. | Průzkumy a podklady..... | 3 |
| B.1.3. | Ochranná pásma | 3 |
| B.1.4. | Koncepce stavby | 4 |
| B.1.5. | Údaje o splnění stanovení podmínek | 6 |
| B.1.6. | Příprava pro výstavbu | 6 |
| B.2 | PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE | 7 |
| B.3 | VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..... | 8 |
| B.4 | ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY..... | 10 |
| B.5 | ENERGETICKÉ VÝPOČTY | 13 |
| B.6 | PROTIKOROZNÍ OCHRANA | 13 |
| B.7 | DOPRAVNÍ OPATŘENÍ | 13 |
| B.8 | GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ | 13 |

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1. Zhodnocení staveniště

Oblast stavby: železniční trať 170 Praha – Plzeň žkm 412,1 – 412,3
železniční trať 170 Plzeň – Cheb žkm 75,0 – 75,3

Vlastní staveniště je v těsné blízkosti tratě. Jde o výstavbu (náhradu) trakčních podpěr a o úpravy trakčního vedení nad kolejištěm.

B.1.2. Průzkumy a podklady

- Dokumentace skutečného provedení staveb v předmětných úsecích
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Požadavky na projekt, dané obchodní smlouvou a Zvláštníma technickými podmínkami
- 266/94 Sb. Zákon o drahách
- Vzorové sestavy TV „S“
- Technické normy (ČSN, TSI ENE, ČSN EN)
- Metodický pokyn k projektování neutrálních úseků oddělení fází a soustav na síti SŽDC
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP, v platném znění)
- Místní šetření a jednání s objednatelem a dodavatelem
- Specializované průzkumy pro tuto stavbu nejsou třeba

B.1.3. Ochranná pásma

V rámci stavby, vzhledem k jejímu rozsahu (dva nové kotevní stožáry č. 75 a 76, stožár 69A a 71A s krakorcem, stožár N3 pro umístění odpojovače, N4 stožár betonový pro zavěšení napájecího vedení), nedojde ke změně hranice ochranného pásma dráhy a ani nebudou dotčena ochranná pásma cizích inženýrských sítí, vodních zdrojů a, přírodních léčivých zdrojů.

Po vyjádřeních správců sítí byly průběhy stávajících inženýrských sítí zakresleny do přílohy C.2 Koordinační situace stavby. Vyjádření jednotlivých správců stávajících inženýrských sítí je součástí dokladové části H.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně prostor pro zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu. Stávající pozemek drah – **obvod dráhy** je zakreslen v koordinačních situacích stavby (příloha C.)

Údaje o chráněných ložiskových územích

Stavba nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin a žádných dobývacích prostorů, území není poddolováno.

Chráněné části území a kulturní památky

Stavba nezasahuje do žádného chráněného území. V místě stavby se nevyskytují žádné kulturní památky.

Údaje o chráněných ložiskových územích

Stavba nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin a žádných dobývacích prostorů, území není poddolováno.

Údaje o zeleni

V prostoru staveniště se nenachází žádné plochy s náletovými dřevinami ani jinými rostlinnými druhy spadající do mimolesní zeleně. Z tohoto důvodu nebude v rámci stavby nutné provádět kácení nebo jiné odstraňování jakýchkoliv dřevin.

Památné stromy

V posuzovaném území se nenacházejí žádné památné stromy.

Vliv na lesní porosty

V rámci předmětné stavby se nedojde k zásahu do zeleně lesní.

Zábory zemědělského a lesního fondu

V rámci předmětné stavby nedojde k záborům.

B.1.4. Koncepce stavby

Cílem stavby je úprava stávajících neutrálních úseků u TT Planá u Mariánských Lázní a u TT Mýto u Rokycan, které ve stávajícím stavu neodpovídají evropským normám (TSI) a novým místním platným normám, a mohly by způsobovat provozní problémy, jako jsou mezifázové zkraty při jízdě souprav s více sběrači, či jiné mimořádné události.

Navrhované úpravy trakčního vedení zajistí soulad s TSI a ochranu trakčního vedení i dalších zařízení trakčních stanic před zkraty. V rámci úprav dojde i k odstranění stávajících děličů, čímž se sníží údržbová náročnost, a zabrání se možnému poškození sběračů vozidel. Tím dojde ke snížení počtu mimořádných událostí na těchto neutrálních úsecích.

PS 11 NÚ u TT Mýto, úprava DŘT

PS 21 NÚ u TT Planá u M.L., úprava DŘT

Současný stav

V současném stavu jsou odpojovače a odpínače ovládány z elektrodispečerského pracoviště ED Plzeň s možností místního ovládání z trakčních stanic (TT Planá u Mariánských Lázní a TT Mýto u Rokycan).

Nový navrhovaný stav

Protože dojde k úpravě schémat napájení u obou neutrálních úseků a dojde k přidání dálkově ovládaných odpojovačů, bude třeba provést úpravu software na místních ovládacích zařízení POZ a na ED Plzeň.

SO 12 NÚ u TT Mýto, úprava DOÚO
SO 22 NÚ u TT Planá u M.L., úprava DOÚO

Současný stav

V současném stavu je železniční trať je elektrifikovaná střídavou trakční soustavou 25kV, 50Hz. V současné době je ovládání DOÚO nové a funkční, rekonstrukce je z důvodu posunutí ÚO NP1, NP2, N111, N112, 13A a dvou nových ÚO NP21 a NP22.

Nový navrhovaný stav

SO 12 NÚ u TT Mýto, úprava DOÚO

Pro ovládání nově instalovaných pohonů trakčních odpojovačů č. NP21 a NP22 bude v TT Mýto u R. použit stávající ovládací pult motorových pohonů s PLC DOÚO (Dojde pouze k úpravě zapojení). K ÚO č. NP21 a NP22 bude nově položen kabel CYKY-J 12x4mm², které jsou v nové poloze. U ÚO č. NP1, NP2, N111, N112 a 13A dojde z důvodu jejich posunutí ke třem spojkám na kabelu CYKY-J 12x4mm² a od spojky bude prodloužen na nové místo ÚO č. NP1, NP2, N111, N112 a 13A. Nové úsekové odpojovače motorových pohonů se zapojí do stávajícího ovládacího pultu. Od pultu bude proveden nový kabelový rozvod v zemi k novým odpojovačům č. NP21 a NP22.

SO 22 NÚ u TT Planá u Mariánských Lázní, úprava DOÚO

Pro ovládání nově instalovaných pohonů trakčních odpojovačů č. NP21 do TT Planá u M. L. dodán nový ovládací pult motorových pohonů s PLC (POZ16) DOÚO na místo stávajícího z důvodu navýšení počtu úsekových odpojovačů, který by neumožnil zapojení nového ÚO NP21, z toho důvodu musí být ovládací pult motorových pohonů nahrazen novým (POZ16). K ÚO č. NP21 bude nově položen kabel CYKY-J 12x4mm², které jsou v nové poloze. U ostatních kabelů dojde pouze ke správnému novému přiřazení a zapojení zpět do nového ovládacího pultu motorových pohonů s PLC (POZ16) v TT Planá u M. L..

SO 13 NÚ u TT Mýto, úprava TV
SO 23 NÚ u TT Planá u M.L., úprava TV

Současný stav

Trať je elektrizována střídavou trakční soustavou 25kV, 50 Hz s napájením z TT Planá u Mariánských Lázní a z TT Mýto u Rokycan. U neutrálních úseků je stávající neutrální pole provedeno s jedním elektrickým dělením a 1 děličem a v Plané u M.L. pak dvěma el. děleními. Toto uspořádání již nevyhovuje požadavkům ČSN EN 50367 ed.2 a TSI ENE.

Nový navrhovaný stav

U obou neutrálních úseků se navrhuje nově provedení děleného neutrálního úseku pomocí 3 elektrických dělení s třemi odpojovači dálkově ovládanými, pro možnost nouzového překlenutí neutrálních polí při uvíznutí vozidel.

Vlastní stavba představuje u TT Mýto vždy výstavbu 4 nových stožárů a u TT Planá u M.L. pak výstavbu 2 nových stožárů, úpravu kotvení TV, úpravu závěsů TV, směrovou a výškovou regulaci TV, úpravu napájecích vedení, doplnění odpojovačů a úpravu ochran proti přepětí.

SO 14 NÚ u TT Mýto, úprava ukolejnění kovových konstrukcí

SO 24 NÚ u Planá u ML, úprava ukolejnění kovových konstrukcí

Bude provedena úprava ukolejnění v dotčené části mezistaničních úseků, akceptující změny v trakčním vedení (nové trakční stožáry, umístění odpojovačů, umístění ochran proti přepětí).

Návrh ukolejnění bude vycházet ze stávajícího a nového stavu.

Součástí projektu je odpovídající nové KSU a TP, které bude v rámci stavby aktualizováno do podoby skutečného provedení stavby.

B.1.5. Údaje o splnění stanovení podmínek

Navrhované úpravy trakčního vedení zajistí soulad s TSI ENE a ČSN EN 50367 ed.2, a tím i ochranu trakčního vedení a dalších zařízení trakčních stanic.

B.1.6. Příprava pro výstavbu

Uvolnění staveniště

Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace H.

Orazítkované originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatele dokumentace. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost.

Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a podle jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací. Před stavební činností a v některých lokalitách i v průběhu prací v kolejišti bude nutno přeložit stávající vedení.

V místech základů nových stožárů, kde jsou trasy sítí v blízkosti, je počítáno nejprve s kopanou průzkumnou sondou a zjištěním skutečné polohy stávajících sítí, a následně po dohodě se správcem zařízení s jejich místním vyhnutím či přeložením. Bude-li možné provést provizorní

přeložení či krátkodobé vyřazení sítě z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

Při předání staveniště dodavatelům je třeba postupovat podle části dokumentace F, zahrnující Harmonogram prací.

Umístění staveniště a využití objektů

První část stavby se nachází v blízkosti železniční zastávky Mýto u TT Mýto v traťovém úseku Kařízek - Holoubkov v žkm 75,0 – 15,3. Tato část stavby ležící na pozemku č.3681/1 (ve vlastnictví Správy železnic, s.o.) v k.ú. Mýto u Rokycan (560014). Stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je možný po místní komunikaci vedoucí z ulice Za Dráhou v obci Mýto u Rokycan. Stavba nebude vyžadovat zvláštních přívodů energií a vodního hospodářství, nebude omezovat dopravu a parkování.

Druhá část stavby se nachází v blízkosti železniční stanice Planá u Mariánských Lázní u **TT Planá u Mariánských Lázní** v traťovém úseku Planá u Mariánských Lázní – Brod nad Tichnou v žkm 412,1 – 412,3. Tato část stavby ležící na pozemku č. 1349/15 a 1349/10 (ve vlastnictví České dráhy, a.s.) v k.ú. Planá u Mariánských Lázní (721280). Stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je možný po místní komunikaci vedoucí z ulice Železničářská v obci Planá u Mariánských Lázní. Stavba nebude vyžadovat zvláštních přívodů energií a vodního hospodářství, nebude omezovat dopravu a parkování.

Likvidace odpadů

V rámci stavby dojde k odtěžení stávající zeminy především pro výkop základů nových trakčních stožárů. Předpokládané množství vyzískaného materiálu zeminy je 119 m³. Zřizování deponií se nepředpokládá. Další odpad (betonová suť) se předpokládá z vybouraných stávajících základů 10,2 m³. Odtěžená zemina a betonová suť bude přímo odvážena na předem určené skládky (Sběrný dvůr Mýto, Náměstí 109, 338 05 Mýto - 1,2 km a Sběrný dvůr Planá, Kyjovská 935, 348 15 Planá – 1,4 km).

Ostatní demontované zařízení bude (s ohledem na jeho malé stáří) odvezeno na určená skladová místa správce zařízení.

Bezpečnostní opatření

Nepředpokládají se zavedení zvláštních bezpečnostních opatření.

B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Návrh úprav TV zachoval stávající umístění elektrických návěstí omezující dopravu. Z tohoto důvodu nedojde k žádné změně omezující dopravu, oproti stávajícímu stavu.

Na základě připomínkování a požadavku odborných složek investora je zpracována **samostatná složka „Dopravní řešení, provozní a dopravní technologie“**.

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba výrazněji neovlivní okolní životní prostředí a má minimální vliv na krajinný ráz v tomto území. Stavba neprochází lesními porosty a během rekonstrukce nebude nutné kácet nebo ořezávat stávající zeleň. Při navrhované výstavbě je třeba dodržovat z hlediska péče o životní prostředí všeobecně platná opatření. Při výkopových pracích nesmí být narušeny kořenové systémy vzrostlých stromů (postup dle ČSN 83 90-61).

Z hlediska obecné ochrany vod a vodních zdrojů se tato stavba nedostává do kontaktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Při provádění stavby může dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízení stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Vliv na ovzduší

V období výstavby se negativní vlivy mohou potenciálně projevit zejména nízkým znečištěním ovzduší. V rámci výstavby lze očekávat liniové i plošné zdroje ale nízké znečištění ovzduší ze zplodin pracovních strojů a nákladních vozidel.

Emise v souvislosti s výstavbou budou souviset s dopravní obsluhností stavby, kdy v průběhu výstavby bude probíhat drobný odvoz vybouraných stavebních materiálů a zásobování stavebním materiálem.

Emise prachu by vznikat neměly, pouze při velkém suchu z jízdy vozidel po nezpevněných plochách.

V případě potřeby budou během výstavby prováděna opatření ke snižování prašnosti tak, aby nedocházelo k překračování platných limitů prachu v ovzduší (například kropení nezpevněných ploch za sucha).

Celkově budou mít stavební práce dočasný vliv, omezený časovým obdobím od zahájení výstavby rekonstrukce do doby jejího dokončení. Ovzduší v okolí rekonstruované části železniční stanice po dokončení všech stavebních prací nebude zatěžováno novými zdroji znečištění ovzduší, ty jsou předpokládány pouze v průběhu realizace stavby. Po dokončení stavby se nepředpokládá zprovoznění nových bodových ani plošných zdrojů.

Vliv na obyvatelstvo

Do této části patří malé vlivy hluku z pracovních strojů, omezení veřejnosti po dobu výstavby se nepředpokládá, zajištění náhradní dopravy po dobu výluk se nepředpokládá. Případné negativní vlivy budou v maximální míře eliminovány technickým řešením stavby a vhodným harmonogramem postupu stavebních prací (maximální zkrácení doby trvání stavby, omezení

prostoru staveniště, atp.). Po dokončení stavby se zvýší bezpečnost a kvalita provozu. Stavbu lze tedy z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

Hluk

Při stavební činnosti v kolejišti nedojde v rámci stavby k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Po dokončení stavby dojde k zachování stávajícího rozsahu železniční dopravy. U stavbou dotčených kolejí nedojde ke zvýšení traťové rychlosti, pouze budou odstraněny možných zdrojů poruch.

Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Během stavby je nutné počítat s krátkodobým zvýšením hladiny hluku v pracovní době od stavebních strojů a mechanismů.

Likvidace odpadů

V rámci stavby dojde k odtěžení stávající zeminy především pro výkop základů nových trakčních stožárů. Předpokládané množství vyzískaného materiálu zeminy je 119 m³. Zřízení deponií se nepředpokládá. Další odpad (betonová suť) se předpokládá z vybouraných stávajících základů 10,2 m³. Odtěžená zemina a betonová suť bude přímo odvážena na předem určené skládky (Sběrný dvůr Mýto, Náměstí 109, 338 05 Mýto -1,2 km a Sběrný dvůr Planá, Kyjovská 935, 348 15 Planá – 1,4 km). Ostatní demontované zařízení bude (s ohledem na jeho malé stáří) odvezeno na určená skladová místa správce zařízení.

Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

- v době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky, hlučná stacionární zařízení budou stíněna mobilními protihlukovými zástěnami
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V blízkosti obytné zástavby nebudou práce prováděny v době nočního klidu
- používané vozovky budou pravidelně čištěny
- automobily před výjezdem na vozovku budou pravidelně čištěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch
- hlášení náhodných archeologických nálezů učiněných v průběhu stavby na Archeologický ústav AV ČR
- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu dodavatele

- zařízení staveniště budou vybavena skladovým kontejnerem určeným pro skladování látek závadných vodám – vodotěsný, se záchytnou vanou.
- zařízení staveniště, odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel a stanoviště určené pro doplňování pohonných hmot do stavebních strojů budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie (havarijní souprava).

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Z hlediska požární bezpečnosti nebudou řešeny žádné stavební objekty. Všechny stavební objekty v rámci projektu svým charakterem nevyžadují zhodnocení z hlediska PBS.

Přístup na staveniště vozidlům hasičského záchranného sboru bude zajištěn pomocí stávajících místní komunikací.

V rámci stavby není navrhováno vybudování požární zbrojnice, příp. požární stanice. Jedná se o objekty s nízkým, nebo nulovým požárním rizikem, kde se nepředpokládají výjimečné stavy, příp. výjimečné situace, pro které by bylo nutné navrhovat, příp. pořizovat speciální požární nebo záchrannou techniku.

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky. Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH nebo HZS.

Po dobu stavebních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah k objektům drah a na dráze.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru v okolí železniční tratě u místa stavebních prací (např. nebudou ohroženy polní a lesní kultury) a budou dodržována stanovená bezpečnostní opatření.

Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Účastníci výstavby jsou povinni zejména dodržovat interní předpisy SŽDC Bp1 a SŽDC Zam1. Na

pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdným průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytýčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

Přehled jednotlivých legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- Z.č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- Z.č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
- Z.č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
- Z.č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli

- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů
- NV 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- SŽDC – Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci: předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP.
- SŽDC – E10 – Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení: Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (není zaměstnancem SŽDC), která se podílí na provozu, obsluze nebo údržbě TV, musí být k dodržování ustanovení předpisu SŽDC E10 zavázána smluvně.
- TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti.

Hygiena na pracovišti bude zajištěna pomocí mobilních toalet a sanitárních přívěsů se sociálním a hygienickým zařízením, které budou v průběhu stavby umístěny v prostoru zařízení staveniště.

Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Zabezpečení stavby proti vlivu trakce (ochrana proti účinkům bludných proudů) je provedeno způsobem ukolejnění, a to přes opakovatelné průrazky. Při realizaci bude trakční vedení vypínáno dle stavebních postupů.

B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

V rámci stavby nedochází k ovlivnění spotřeby elektrické energie, ani se nemění způsob napájení, či proudové a napěťové poměry v trakčním vedení. Dochází pouze k úpravě schématu napájení související s úpravou neutrálních polí.

B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

V rámci stavby nedochází k budování zařízení vyžadující zvláštní ochranu před zvýšenými korozivními účinky vlivem chemických látek nebo vlivem bludných proudů, jako jsou potrubí, či železniční mosty. Ochrana stožárů a jejich ukotvení do základů je již jednoznačně dána vzorovými listy a TKP SŽDC (jako je požadované krytí výztuží a kvalita betonových směsí). Ochrana stávajících zařízení není předmětem této stavby. Z těchto důvodů nebyl pro tuto stavbu proveden korozní průzkum. Navíc instalací nového ukolejnění, řešeného výhradně přes opakovatelné průrazky, výrazně omezí zdroje úniku bludných proudů v oblasti. Díky střídavé trakční proudové soustavě nemají bludné proudy v této oblasti výrazné korozivní účinky.

B.7 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Pro vlastní stavbu jsou dány u TT Mýto jednokolejné výluky předmětných traťových úseků, u TT Planá pak jedna 8 hodinová denní výluka jednokolejné trati. Zbývající nutné činnosti budou prováděny v nočních výlukách (podrobněji v části F).

B.8 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

V rámci této stavby nedojde k žádným změnám ovlivňující průběh rychlostí.

Vypracoval: Ing. Emil Špaček

V Praze: 12/2020