




Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis:	Datum:
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.10.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Jaroslav PAJAS
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
Stavebník/Investor:		Správa železnic, státní organizace	
Adresa:		Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:		Oblastní ředitelství Praha	
Adresa:		Partyzánská 24, 170 00 Praha 7	
		 SPRÁVA ŽELEZNIC	
Zhotovitel díla:		Elektrizace železnic Praha a.s.	
Adresa:		nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4	
Kontakt:		T: +420 296 500 111 E: info@elzel.cz	
		 Elektrizace železnic Praha a.s.	
Zhotovitel objektu:		Elektrizace železnic Praha a.s.	
Adresa:		nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4	
Kontakt:		T: +420 296 500 111 E: info@elzel.cz	
		 Elektrizace železnic Praha a.s.	
Hlavní projektant (HIP):		Jaroslav PAJAS	Specialista: Jaroslav PAJAS
Název stavby/akce:	Cyklická obnova trakčního vedení v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží - Odbočka Babín (mimo) - vypracování projektové dokumentace		Označení investora: S645500009
			Zakázka: 16/24-OZ/PD
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: B
Název objektu/dílčí části:	Souhrnná technická zpráva		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:			Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílčí části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Jaroslav PAJAS	Ing. Jaroslav Javůrek	Formáty:	DSP
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Středočeský	viz textová část	0954	31.10.2024
Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:
S 6 4 5 5 0 0 0 0 9	- D S P X	- B X X X X	- X X X X X X X X X X
Podobjekt:		Příloha:	Revize:
- X X		- X - X X X	- 0 0 0
[Prostor pro další informace]			

OBSAH

Úvodní údaje.....	2
B. Souhrnná část.....	3
B.1. Souhrnná technická zpráva	3
B.2. Provozní a dopravní technologie	8
B.3. Vliv stavby na životní prostředí	9
B.4. Odolnost a zabezpečení stavby	11
B.5. Energetické výpočty	11
B.6. Protikorozní ochrana	11
B.7. Graf dynamického průběhu rychlosti	11
B.8. Dopravní opatření	11
B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	12
B.10. Úspora energie a ochrana tepla.....	12
B.11. Návrh řešení ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	12
B.12. Civilní ochrana	12
B.13. Bezbariérové užívání	12

Příloha č. 1 – Tabulka mýcení a úprav vegetace

Příloha č. 2 – Harmonogram prací

Příloha č. 3 – Schéma napájení a dělení

Úvodní údaje

Základní identifikační údaje

Název stavby:	Cyklická obnova trakčního vedení v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží Odbočka Babín (mimo) - vypracování projektové dokumentace
Místo stavby:	traťový úsek Babín – Nymburk hlavní nádraží
Obec:	Velké Zboží, Nymburk
Kraj:	Středočeský
Katastrální území:	Velké Zboží, Nymburk
Charakter stavby:	Výměna vedení technické infrastruktury podle § 79 odst. 2 s) zák. 183/2006 Sb. Stavební úprava a udržovací práce podle §79 odst. 6 zák. 183/2006 Sb. Stavba dráhy a na dráze, včetně zařízení na dráze podle § 15 odst. 1b) zák. 183/2006 Sb.
Předmět projektové dokumentace:	Drobná stavba dle přílohy č.1 odst. (1) a) 11. zák. 283/2021 Sb. – výměna sítí technické infrastruktury Jedná se o veřejnou infrastrukturu dle §10 odst. 1 zák. 283/2021 Sb.
Stupeň dokumentace:	Projekt pro provedení stavby
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace
Adresa stavebníka:	Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
IČ stavebníka:	70 99 42 34
Zpracovatel projekt. dokumentace:	Elektrizace železnic Praha, a.s.
Sídlo zpracovatele projektu:	nám. Hrdinů 1693/4a, Praha 4 – Nusle, 140 00
IČ zpracovatele projektu:	471 15 921
Projektant:	Jaroslav Pajas
Autorizovaná osoba (č. autorizace):	Jaroslav Pajas, ČKAIT 0012516, technologická zařízení staveb
Provozovatel stavby:	Správa železnic, s.o.
Způsob provádění stavby:	dodavatelský
Zhotovitel stavby:	bude vybrán na základě výběrového řízení
Zhotovitel geodetického zaměření:	SŽG středisko železniční geodézie Praha

B. Souhrnná část

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Staveniště je snadno přístupné a plánované zařízení staveniště v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží poskytuje dostatečné plochy pro dočasné skladování materiálu i vykopané zeminy. Stavba neovlivní veřejné ani občanské vybavení ani zařízení osobní a nákladní železniční přepravy.

Přístup ke stavebním pozemkům je především z vlastní železniční trati (přisun a odsun materiálu, betonáž základů), po silnici je přístup omezený v rámci v ŽST. Nymburk seřaďovací nádraží.

V případě nutnosti vstupu nebo vjezdu na jiné, než drážní pozemky je nutné předem zajistit souhlas vlastníků příslušných pozemků.

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změnám směrového vedení tratě, byly stavební pozemky použity shodně jako ve stávajícím stavu. Umístění nových stožárů bylo voleno s ohledem na stávající stavební objekty a křížení inženýrských sítí. Stavba nemění dispozici kolejíšť, umístění jiných staveb, nástupišť, návěstidel atd.

B.1.2 Průzkumy a podklady

Přehled výchozích podkladů:

- Geodetické a mapové podklady, SŽG Praha

Dokumentace stávajícího stavu (OŘ SEE):

- Schéma napájení a dělení TV
- Polohový plán
- Ukolejňovací plán

Geodetické zaměření sítí (distribuční sítě el. energie, plynu, datová infrastruktura – viz část H)

Smluvní a obecné podklady:

- Zápisy z jednání a porad
- Technicko-kvalitativní podmínky staveb SŽDC

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávajícího trakčního vedení bez změny směrového vedení tratě, byly předpokládány shodné geologické a hydrologické podmínky jako při prvotní elektrifikaci tratě v 60tých letech. V souladu s TKP kap. 31 byly tedy použity archivní podklady a bylo upuštěno od geologických, hydrogeologických a jiných průzkumů.

B.1.3 Ochranná pásma

Ochrana vlastní stavby je zajištěna stávajícím ochranným pásmem dráhy. Nadzemní trolejové vedení může zasahovat nebo křížovat ochranná pásma energetických vedení podle zák. 458/2000 Sb. a sítí elektronických komunikací podle zák. 127/2005 Sb. Poloha základů trakčních stožárů byla volena tak, aby zemní práce nezasáhly do zmíněných ochranných pásem.

V několika případech dojde ke kolizi s drážní kabelizací stavebníka (kabely napájení zabezpečovacího zařízení, sdělovací kabely). Před započítím výkopových prací musí zhotovitel zajistit provedení přesného zaměření a ručně kopaných sond, případně další opatření dle požadavků správců sítí. Při zemních pracích v místech souběhů a křížování stávající infrastruktury nutno provádět výkopové práce ručně a uvědomit vlastníky příslušné sítě. V případě řešení souběhů a křížování musí zhotovitel postupovat podle ČSN 73 6005 a TNŽ 37 5715.

Stavba mimoúrovňově kříží komunikaci č. 330.

K zásahu do silničních nadjezdů nedochází.

Nedochází k zásahu do podzemních vod, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Stavba se nenachází na území přírodní památky.

Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky.

Stavba se nenachází na území památkových rezervací či zón a nedotýká se kulturních památek.

- Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.
- Stavba nevyžaduje asanace ani bourací práce.
- Stavba nevyžaduje zábor ZPF.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Důvodem stavby je velká opotřebenost stávajícího zařízení, které neumožňuje splnit současné i budoucí požadavky na provoz a neumožňuje efektivní údržbu jak z důvodu ukončení výroby mnoha původních prvků, tak z důvodu obtížné až nemožné rozebíratelnosti spojů vystavených dlouhodobé povětrnosti. Návrhová životnost původního trolejového vedení skončila v letech 2000 – 2005.

- Realizace projektu umožní dostát současným i budoucím požadavkům a zjednoduší údržbu.
- Nové TV umožní v budoucnu zvýšení traťové rychlosti a zvýšení intenzity dopravy.

B.1.4.2 Popis navrženého technického řešení

SO 01-81-01 – Obnova TV v traťovém úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží (mimo)

Trakční vedení bude opraveno podle typové dokumentace „Sestava TV“, typ trolejového vedení „J“.

Základy. Nové základy jsou navrženy hloubené podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“ z roku 2006. Základy bude nutno provádět mrazuvzdorným betonem C25/30 – XF1(CZ) v souladu s ČSN EN 206. Vrchní hrany základů budou navrženy 20 cm nad úroveň stávajícího terénu. Líce základů budou navrženy minimálně 3m od osy koleje. Hloubené základy budou použity pro stožáry kotevní, bránové a kotevní sloupky.

Stožáry a brány. Nové stožáry jsou navrženy dle typového podkladu „Stožáry trakčního vedení“ z roku 2007 a doplňků takto:

- Stožáry typu TS, ocelové trubkové
- Příhradové stožáry typu BP

Vodiče.

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| ▪ Trolejový drát hlavních kolejí | 150 mm ² Cu, 15 kN |
| ▪ Nosné lano hlavních kolejí | 120 mm ² Cu, 15 kN |
| ▪ Zesilovací vedení | 120 mm ² Cu |

Závěsy. Závěsy na konzolách jsou navrženy s výztuhou pro výšku sestavy 1500 mm dle sestavy „J“. Nová kotvení jsou navržena dle požadavku provozovatele 1:2.

Všechny nové izolátory musí být vyhovující pro izolační hladinu 25 kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV, 50Hz.

U nových systémů jsou navrženy klasické pevné body se zakotvením na stožár a kotevní sloupek. Lana jsou navržena nerezová.

SO 02-81-01 – Obnova TV staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřadovací nádraží

Trakční vedení bude opraveno podle typové dokumentace „Sestava TV“, typ trolejového vedení „J“.

Základy. Nové základy jsou navrženy hloubené podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“ z roku 2006. Základy bude nutno provádět mrazuvzdorným betonem C25/30 – XF1(CZ) v souladu s ČSN EN 206. Vrchní hrany základů budou navrženy 20 cm nad úroveň stávajícího terénu. Líce základů budou navrženy minimálně 3m od osy koleje. Hloubené základy budou použity pro stožáry kotevní, bránové a kotevní sloupky.

Stožáry a brány. Nové stožáry jsou navrženy dle typového podkladu „Stožáry trakčního vedení“ z roku 2007 a doplňků takto:

- Stožáry typu TS, ocelové trubkové

- Příhradové stožáry typu BP

Vodiče.

- Trolejový drát hlavních kolejí 150 mm² Cu, 15 kN
- Nosné lano hlavních kolejí 120 mm² Cu, 15 kN
- Zesilovací vedení 120 mm² Cu

Závěsy. Závěsy na konzolách jsou navrženy s výztuhou pro výšku sestavy 1500 mm dle sestavy „J“. Nová kotvení jsou navržena dle požadavku provozovatele 1:2.

Všechny nové izolátory musí být vyhovující pro izolační hladinu 25 kV z důvodu přípravy na výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV, 50Hz.

U nových systémů jsou navrženy klasické pevné body se zakotvením na stožár a kotevní sloupek. Lana jsou navržena nerezová.

SO 01-87-01 – Obnova ukolejnění v traťovém úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží (mimo)

Trakční stožáry situované v místech veřejně nepřístupných – budou ukolejněny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 500 V na krajní kolejnici příslušné koleje.

Ocelové konstrukce situované v místech veřejně přístupných budou ukolejněny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 250V na krajní kolejnici příslušné koleje.

Všechna stávající ukolejnění v rozsahu stavby budou demontována.

Ukolejnění vodivých konstrukcí (návěstidla a zábradlí) bude taktéž vyměněno za nové.

SO 02-87-01 – Obnova ukolejnění staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřadovací nádraží

Trakční stožáry situované v místech veřejně nepřístupných – budou ukolejněny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 500 V na krajní kolejnici příslušné koleje.

Ocelové konstrukce situované v místech veřejně přístupných budou ukolejněny 1x přes průrazku s opakovatelnou funkcí 250V na krajní kolejnici příslušné koleje.

Všechna stávající ukolejnění v rozsahu stavby budou demontována.

Ukolejnění vodivých konstrukcí (návěstidla a zábradlí) bude taktéž vyměněno za nové.

SO 01-86-01 – Demontáž osvětlovacích stožárů

Stávající osvětlovací stožáry v km 1,35 – 1,90 budou bez náhrady demontovány. Celkem se jedná o 14 ks osvětlovacích stožárů podél kol. č. 51 a 2 ks podél kol. č. 50.

B.1.4.3 Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území

Stavba má charakter výměny trakčního vedení již elektrizované trati. Stávající nosné stožáry T a D budou nahrazeny ocelovými trubkovými stožáry TS. V kotveních budou použity opět příhradové stožáry BP. Stavba tedy nijak negativně neovlivní urbanizmus a vzhled území.

B.1.4.4 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavba vzhledem k nepatrným rozměrům základů nijak neovlivní odvod povrchových vod. Stávající odvodnění nebude též narušeno. Během stavby je třeba zajistit, aby byla zachována jeho funkčnost.

Stavba nebude zdrojem splaškových ani dešťových vod odváděných do kanalizace a nevyžaduje tedy napojení na kanalizaci. V průběhu výstavby se předpokládá využití stávajících hygienických zařízení v ubytovacích a kancelářských prostorách, resp. využití převozných záchodků na staveništi.

B.1.4.5 Požadavky stavby na zdroje

Vzhledem ke svému charakteru energetického vedení nemá stavba žádné nároky na spotřebu zdrojů (vody, elektřiny, plynu atd.).

Během výstavby bude běžně používána pouze elektrická energie (z distribuční sítě NN či z elektrických agregátů), dále se bude běžně používat tlakový vzduch pro pohon nářadí (zdrojem budou mobilní kompresory).

Stavba nevyžaduje připojení na vodovod. Během výstavby bude používána pitná voda dopravovaná v cisternách pro účely pití či mytí, odhadovaná potřeba je 10 l vody na jednoho pracovníka a směnu. Dodávku zajistí dodavatel stavby dle skutečných potřeb, lze využít běžného vodovodu. Při betonáži bude používána záměsová voda a voda na mytí technologického zařízení během provozních přestávek. Odhadovaná spotřeba je 50 l/m³ betonu. Dodávku zajistí dodavatel stavby na základě objednávky u příslušného vodárenského závodu.

B.1.4.6 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Vzhledem k užívání stavby pouze zaměstnanci Správy železnic a jinými pracovníky železnic se nepředpokládá její užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Veřejnost může se stavbou přijít do styku pouze v místech veřejnosti přístupných (přechody pro pěší), kde budou z obou stran na nejbližších stožárech TV umístěny výstražné tabulky.

B.1.4.7 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Realizací stavby nedojde k úbytku zeleně, není tedy třeba řešit náhradní výsadbu.

B.1.4.8 Bezpečnost práce a protipožární ochrana

Obsluhu a práci na elektrotechnickém zařízení budou provádět pouze pracovníci s příslušnou elektrotechnickou kvalifikací pověřeni provozovatelem zařízení. Elektrická bezpečnost při užívání stavby je splněna dodržáním norem ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2 a ČSN 34 1500 ed.2.

Na předepsaných místech (veřejně přístupné nadjezdy, přejezdy, stožár s odpojovačem) budou umístěny výstražné tabulky podle ČSN 37 5199.

Stavba nevyžaduje zdroje požární vody či jiných hasebních látek, neboť neobsahuje žádné hořlavé látky a při správně fungujících ochranách elektrické části trakčního vedení v napájecí stanici nelze předpokládat žádný požár jak v provozním stavu, tak při poruchách nebo haváriích.

Návrh evakuace osob a zvířat není vzhledem k charakteru a velikosti stavby řešen – stavba neobsahuje žádné uzavřené nebo stavebně oddělené prostory. Stavbu požární ochrany není třeba vzhledem k charakteru stavby zřizovat.

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.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba nevyžaduje posouzení vlivů na životní prostředí ani územní rozhodnutí nebo souhlas.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Zhotovitel musí před započatím výstavby vypracovat havarijní plán s ohledem na ochranu vod (§ 39 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách) a dodržet další podmínky uvedené v části H projektu (především podmínky správců sítí technické infrastruktury).

Úpravy a přeložky nadzemních a podzemních vedení

Některé základy mohou být v kolizi se stávající infrastrukturou. Před započatím prací musí zhotovitel provést přesné zaměření a ručně kopané sondy. Při zemních pracích v místech souběhů a křížování stávající infrastruktury nutno provádět výkopové práce ručně a uvědomit vlastníky příslušné sítě. V případě řešení souběhů a křížování musí zhotovitel postupovat podle ČSN 73 6005 a TNŽ 37 5715.

Zařízení staveniště a skládky

Zařízení staveniště je umístěno v ŽST Nymburk seřadovací nádraží. Využity budou prostranství u kol. č. 34 na pozemku o celkové ploše cca 400 m². Plocha zařízení staveniště bude využita pro skladové a kancelářské kontejnery, a pro volné skladování stožárů, svorníků, konzol a dalšího materiálu nižší peněžní hodnoty. Plocha bude též využita pro zbrojení kolejové betonárky kamenivem a vodou. Pro odstavování pracovních vlaků bude použita kol. č. 34. Přístup silničními vozidly bude z místních komunikací.

Stavba po svém dokončení nevyžaduje připojení na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu.

Stavba nevyžaduje žádných asanací ani demolic.

Nepředpokládá se kácení nadlimitních dřevin, viz příloha č.1.

Odpadové hospodářství

Odpad vzniklý při likvidaci starého trakčního vedení bude roztríděn podle jednotlivých druhů a bude s ním naloženo dle zákona 541/2020 Sb. Během stavby se předpokládá vznik odpadů z demontáží elektrického zařízení, a především z likvidace starých základů a z výkopů nových základů. Za nakládání se vzniklými odpady při realizaci stavby odpovídá dodavatel stavebních prací jako jejich původce. Vznik nebezpečných odpadů podle přílohy vyhl. č. 8/2021 Sb. se nepředpokládá. Správné zařazení odpadu je nutno provést až během stavby na základě stanovení celkového obsahu případných škodlivin a nově stanovené třídy vyluhovatelnosti.

Zhotovitel (původce odpadu) zajistí zpracování dokumentace o nakládání s odpady v průběhu stavby (podle Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady), kterou písemně předloží zhotovitel při ukončení stavby zástupci Správy železnic.

Následující tabulka udává předpokládaný druh a množství odpadů a výzisků vzniklých během stavební činnosti:

druh odpadu	kód	kat.	jedn.	celk. množství
Čistá výkopová zemina	170504	O	t	890
Beton z demolic, základů TV	170101	O	t	490
Železný šrot – konstrukce, stožáry	170405	O	t	80
Odpad mědi a slitin	170401	O	t	15
Odpad hliníku	170402	O	t	6
Izolátory plastové	160214	O	ks	450
			kg	4725
Odpojovače, ocel, porcelán	160216	O	ks	10
			kg	600

Jako výzisk se předpokládají položky č. 3, 4 a 5. S tímto výziskem bude naloženo na základě směrnice SŽDC č. 42 ze dne 7. 1. 2013 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“. Přesná množství odpadů a výzisků budou specifikována během stavby podle skutečnosti.

Následující tabulka udává skládky v blízkosti stavby, jejich umístění a vzdálenost od stavby.

Skládka	Adresa	vzdál.
Sběrný dvůr Nymburk	Nymburk	5 km
ŠUMBOR - středisko Netřebice	Netřebice	10 km

Zhotovitel stavby musí postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a recyklace.

Výkopová zemina bude v maximální možné míře využita pro terénní a rekultivační úpravy s tím, že přebytečná zemina bude prioritně odvezena do zařízení k zasypávání, tj. na probíhající terénní úpravy a rekultivace. Zbývající zemina, pro kterou nebude nalezena možnost využití, bude odvezena na skládku.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba nevyžaduje výkupy pozemků ani staveb.

B.1.8 Výjimky z předpisů

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů.

B.2. Provozní a dopravní technologie

Stavba bude mít vliv na provozní a dopravní technologii – dojde ke změně propustnosti trati a dočasněmu snížení traťové rychlosti.

Nedojde ke změně zabezpečovacího zařízení, umístění návěstidel, nástupišť, přejezdů, přechodů, elektrických dělení atd.

Dimenzování elektrických trakčních zařízení ve stávajícím i novém stavu odpovídá parametrům trati (rychlost 100 km/h). Stav po opravě nebude vyžadovat žádnou změnu provozu ani dopravní technologie.

Vzhledem k charakteru stavby, která je opravou stávajícího zařízení TV, není řešena ani doprava v klidu, ani přístup individuální nebo hromadnou dopravou ke stavbě.

Pomalé jízdy budou organizovány operativně dle požadavků zhotovitele. Rychlost PJ bude 50 km/hod pouze v místech prací v rámci jednoho kotevního úseku v délce max. cca 1km a pouze v období provádění prací. PJ 50 km/h je zvolena z důvodu bezpečnosti pracovníků na vyloučené koleji.

Přístup na staveniště v průběhu výstavby

Přístup ke stavebním pozemkům je především z vlastní železniční trati (přisun a odsun materiálu, betonáž základů), po silnici je s omezeným přístupem z místních komunikací a nelze zajíždět s těžkou technikou.

Nakládka a vykládka pracovních vlaků bude prováděna v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží, které je přístupné z místních komunikací a poskytují dostatečné plochy pro dočasné skladování materiálu.

Napojení na zdroje vody a energií

Stavba nevyžaduje zvláštní přípojku k energetické síti; využívat se budou mobilní zdroje pracovních vozidel a strojů, v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží lze využít připojení k drážnímu rozvodu do stávajících kabelových skříní. Voda k pití a mytí bude zajišťována ze stávající vodovodní sítě (ŽST Nymburk seřaďovací nádraží), případně dovážena v kanystrech. Záměsová voda do betonu bude objednávana u vodárenských závodů v automobilových cisternách.

Etapizace výstavby

Stavba bude provedena jako jeden celek. Většina mechanizovaných prací bude prováděna z koleje z důvodu co nejmenšího vlivu na přilehlé cizí pozemky a obecní silniční komunikace.

Z technologického hlediska bude výstavba rozdělena na 6 fází:

1. *Výkopové a betonářské práce – výkopy z koleje a betonáže kolejovou betonárkou a zatlukání pilot.*
Navrženy jsou 8 – 10hodinové denní kolejové i napěťové výluky 3. a následně 4. traťové koleje v úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží (mimo) a staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží – celkově po dobu 35 dní.
2. *Stavění stožárů a bran – stavění stožárů a bran jeřábem z pracovního vlaku, montáž armatur a konzol TV.* Navrženy jsou 8 – 10hodinové denní kolejové i napěťové výluky 3. a následně 4. traťové koleje v úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží (mimo) a staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží po dobu 13 dní.
3. *Demontáž starých vodičů TV, demontáž starých armatur a konzol TV, rozvinování nových vodičů, regulace trolejového drátu a kotvení, montáž věšáků.*
Navrženy jsou **nepřetržitě** napěťové výluky 3. a následně 4. traťové koleje v úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží (mimo), 1. a 2. koleje v odbočce Babín (montáž ZV a sp4) a staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží po dobu 28 dní. Po dobu

nepřetržité napěťové výluky bude možno mimo pracovní dobu (cca 17:00 – 6:00) dotčenou kolej využívat pouze pro provoz nezávislé trakce.

Pro práce v elektrickém dělení ŽST Nymburk seřaďovací nádraží jsou po 4 dnech navrženy souběžné napěťové výluky příslušné kolejové skupiny stanice po dobu 4x4 hodin denně. Pro práce v elektrickém dělení v úseku odbočky Babín jsou po 4 dnech navrženy souběžné napěťové výluky příslušné kolejové skupiny po dobu 4x4 hodin denně.

4. Demontáž starých stožárů a základů

Navrženy jsou denní kolejové a nepřetržité napěťové výluky 3. a následně 4. traťové koleje v úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží (mimo) a staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží po dobu 13 dní, které budou probíhat v rámci nepřetržité výluky pro montáž a demontáž vodičů.

5. Dokončovací práce

Bez výluk nebo souběžně s demontážemi budou prováděny dokončovací práce (číslování stožárů, ruční úprava terénu). Práce bez výluk jsou navrženy po dobu 5 dní.

6. Měření a zkoušky

Pro požadovaná měření a zkoušky na TV jsou navrženy výluky 3. a následně 4. traťové koleje v úseku odbočka Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží (mimo) a staničních kolejí 0, 31 a 300 v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží během 1 dne pro každou kolej v délce 4 hodin v nočních hodinách (celkem 5x4 hodiny).

Vzhledem k délce dotčeného úseku mohou být některé práce, probíhající různými pracovními skupinami, na různých místech, prováděny v časovém souběhu (např. betonáže a stavění stožárů). Tím dojde k úspoře celkové doby výluk.

Demontáž osvětlovacích stožárů a výměna stávajících odpojovačů za nové bude probíhat v rámci výluk jednotlivých kolejových skupin.

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba podle svého druhu a rozsahu není záměrem podle §3 zák. č. 100/2001 Sb a nevyžaduje tedy zjišťovací řízení ani posuzování podle předmětného zákona.

B.3.2 Ochrana přírody a krajiny

Stavba prochází intravilánem i extravilánem města Nymburk. V rozsahu stavby je okolní ráz zástavby a krajiny předměstského, zemědělského, průmyslového a lesního charakteru.

Stavba se nenachází na území památkové rezervace ani zóny, ani jejích ochranných pásem.

Vzhledem ke svému charakteru a nepatrné velikosti zřizovaných venkovních zařízení (stožárů) nevyvolá stavba žádné změny krajinného vzhledu dotčeného území. V rámci stavby nebudou zřizovány protihlukové stěny ani jiné rozměrné, krajinný ráz narušující objekty.

Stavba si nevyžádá kácení nadlimitních dřevin, viz příloha č.1. (úpravu porostů u kol č. 4 od stožáru č. 743 ke stožáru č. 750 provede správa tratí Nymburk v rámci běžné údržby).

Stavbou nebudou dotčeny lesní a zemědělské pozemky.

Stavba mimoúrovňově kříží komunikaci č. 330.

Stavba se nenachází na území přírodní památky.

Stavba vzhledem k hloubce zakládání a nevelkým rozměrům základů stožárů nenarušuje podzemní vodní zdroje.

V průběhu stavby budou prováděny terénní úpravy jen v nezbytné míře (zarovnání terénu okolo základů, zásyp jam po starých likvidovaných základech).

Stavba nevyžaduje provedení procesu EIA.

Stavba není záměrem podle zákona č. 100/2001 Sb §4 odst. 1. Jedná se o změnu již existující stavby, která však nezvyšuje významně její kapacitu ani rozsah ani řízení provozu nebo způsob užívání.

B.3.3 Dendrologický průzkum

Nebude prováděno kácení nadlimitních stromů podle §8 odstavce 2) zákona č. 114/1992 Sb. (zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze)

Za správnou technologii stavby a použití adekvátní mechanizace a postupů, nepoškozujících blízké porosty při manipulaci s prefabrikáty a stožáry je odpovědný zhotovitel.

Výstavbou základů a umístěním nových vodičů TV budou dotčeny následující porosty:

- Nízké keře mezi stožáry č.740 až 750 u kol. č. 4 a dále bude třeba provést mycení náletových dřevin u stávajících stožárů u kol. č. 51.

B.3.4 Vliv stavby na ovzduší

Stavba nebude zdrojem žádných emisí. V průběhu výstavby se předpokládá přítomnost 3 dodávkových vozidel, 2 nákladních vozidel, 2 rýpadel, 1 kolejové betonárky, 3 lokomotiv a 1 autojeřábu. Vliv těchto strojů bude pouze krátkodobý a nebude mít v žádném případě měřitelný vliv na imisní situaci v dotčeném území.

B.3.5 Zatížení hlukem

Vliv cílového stavu na hlukovou zátěž: Stavba nevyvolá změnu provozní a dopravní technologie dráhy ani zvýšení traťové rychlosti. 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. Stavba splňuje příslušné ČSN a další předpisy a nebude zdrojem nadměrného hluku.

Vliv stavební činnosti na hlukovou zátěž: Při vlastní realizaci stavby se mohou vyskytnout nahodilé zdroje hluku při provozu mechanismů používaných zhotoviteli stavby (dopravní prostředky, pracovní stroje a nářadí, bourací kladiva).

Hlučné činnosti v oblastech zástavby budou prováděny pouze v denní době a budou omezeny na dobu výstavby. Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21 do 7 hodin můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor, stejně jako strojvedoucí lokomotiv.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu od 7 do 21 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

B.3.6 Ochrana vod

Stavba vzhledem k hloubce zakládání a nevelkým rozměrům základů stožárů nenarušuje podzemní vodní zdroje.

V průběhu výstavby budou používána vozidla a stroje s provozními kapalinami nafta, benzín, minerální oleje. V průběhu stavby je nutno používat stroje a zařízení v patřičném technickém stavu a zabránit případným úkapům provozních kapalin z déle odstavených vozidel, např. jejich zachycováním do nádob nebo vsakovacích textilií. Pro případ havárie a úniku většího množství rizikových kapalin musí zhotovitel dalšího stupně dokumentace vypracovat havarijný plán.

Vzhledem k bodovému charakteru stavby, tvořené jednotlivými stožáry se nepředpokládá ovlivnění retenčních poměrů dotčené oblasti stavbou, a tudíž stavba nebude napojena na dešťovou kanalizaci ani nebude řešena likvidace dešťových vod.

B.3.7 Další opatření k ochraně životního prostředí

- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- před výjezdem ze staveniště na silniční síť bude prováděna očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů
- bude prováděna pravidelná očista příjezdových komunikací na staveniště
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch

- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu
- odpadní i stavební materiál bude uložen tak, aby nevzniklo žádné nebezpečí ani zatarasení přístupových cest a chodníků

B.4. Odolnost a zabezpečení stavby

Ochrana proti zcizení

Nově umísťovaná zařízení trakčního vedení z barevných kovů (vodiče) budou chráněna připojením k vysokému napětí a umístěním ve výšce (výška trolejového drátu 5,5 m nad TD). Všechny zcizitelné části stavby, které nejsou pod napětím (ukolejňovací vodiče) budou provedeny z oceli, aby nebylo zcizení ekonomicky zajímavé.

Ochrana stavby proti účinkům bludných proudů

Stavba zahrnuje v zemi umístěné základy stožárů. Protože se nejedná o kovové zařízení liniové ani neliniové, bude ochrana proti účinkům bludných proudů provedena jednak ukolejňováním přes opakovatelné průrazky (podle ČSN EN 50122-1 ed. 2), čímž bude zabráněno vzniku bludných proudů, jednak kvalitou použitého betonu podle TKP 31 a platných typových podkladů Základy.

Ochrana úložných zařízení proti účinkům bludných proudů způsobených stavbou

Ochrana před vlivem bludných proud způsobených stavbou musí splňovat TKP 25A, TP 124 (MD) a SR 5/7 (SŽDC). Ochrana proti elektrochemické korozi je řešena především použitím opakovatelných průrazek podle ČSN EN 50122-1 ed. 2 v ukolejňování stožárů.

Stavba nebude měnit izolační stav svršku ani zabezpečovací zařízení (stykové tlumivky), nedojde tedy ke změně stupně ochranných opatření podle TKP 25A ani k omezení jejich funkčnosti (elektrické drenáže).

B.5. Energetické výpočty

Nově zřizované trolejové vedení zachovává původní průřez, neboť vzhledem k intenzitě provozu zůstávají v platnosti původní energetické výpočty.

B.6. Protikorozní ochrana

Ochrana před vlivem bludných proud způsobených stavbou musí splňovat TKP 25A, TP 124 (MD) a SR 5/7 (SŽDC). Ochrana proti elektrochemické korozi je řešena především použitím opakovatelných průrazek podle ČSN EN 50122-1 ed. 2 v ukolejňování stožárů.

Stavba nebude měnit izolační stav svršku ani zabezpečovací zařízení (stykové tlumivky), nedojde tedy ke změně stupně ochranných opatření podle TKP 25A ani k omezení jejich funkčnosti (elektrické drenáže).

B.7. Graf dynamického průběhu rychlosti

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně dopravní technologie ani traťové rychlosti (realizace projektu neumožní zvýšení traťové rychlosti), graf průběhu rychlosti není řešen.

B.8. Dopravní opatření

B.8.1 Železniční doprava

Během výstavby bude nutno vylučovat střídavě 3. a 4. traťovou kolej v úseku odbočka Babín – ŽST Nymburk seřadovací nádraží včetně elektrických dělení žst. Nymburk seřadovací nádraží.

B.8.2 Silniční doprava

Přísun a odsun materiálu nákladními vozidly může vyžadovat mimořádná povolení vjezdu nákladních vozidel k zařízení staveniště. Tato povolení musí projednat zhotovitel stavby podle zvolených technologických postupů a zvolených míst nakládky a vykládky.

Další omezení či přerušení provozu pro ostatní účastníky se nepředpokládá.

B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba se nenachází na lesních pozemcích ani na pozemcích ZPF a PUPFL.

B.10. Úspora energie a ochrana tepla

Vzhledem k charakteru stavby (nezahrnuje žádné vytápěné ani temperované budovy ani zdroje či spotřebiče tepla) není úspora energie řešena.

Stavba samotná nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu a není spotřebitelem žádné energie (vyjma přenosových ztrát v trolejovém vedení).

B.11. Návrh řešení ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

a) Povodně

Stavba leží mimo záplavové území řeky Labe.

b) Sesuvy půdy

Stavba není vzhledem k místním podmínkám ohrožena sesuvy půdy. Případný sesuv svahů na náspech by ohrozil především stabilitu železničního spodku a byl by řešen v rámci těchto částí železniční tratě.

c) Poddolování

Stavba se nenachází v dobývacím prostoru ani v oblasti historické těžby.

d) Seismická

Stavba nebude případnou seismickou činností v dané lokalitě ohrožena.

e) Radon

Stavba nebude případným výskytem radonu v dané lokalitě ohrožena.

f) Hluk

Stavba nebude případným výskytem nadměrného hluku v dané lokalitě ovlivněna.

B.12. Civilní ochrana

Stavbu nelze vzhledem k jejímu charakteru využít pro účely civilní ochrany k ochraně obyvatelstva.

Při provozu stavby nejsou předpokládány žádné havárie vyžadující zásah civilní ochrany, rovněž tak nebudou zpracovávány havarijní plány.

B.13. Bezbariérové užívání

Užívání stavby invalidními nebo starými osobami se nepředpokládá.

Úpravy vegetace					
Číslo stož.	Prováděné práce	Typ stož.	Mýcená plocha zapojených porostů pod 80 cm obvodu kmene	Počet odstraněných stromů nad 80 cm obvodu kmene	
			m ²	ks	
311A		BP			
701		BP			
702		BP			
703		BP			
704		BP			
705		T			
706		T			
707		T			
708		T			
709		T			
710		T			
711		T			
714		T	10,0		
715		T			
716		T			
717		T			
718		T			
719		T			
265		T			
266		T			
267		T			
268		T			
269		T			
270		T			
271		T			
727		T			
728		T			
729		T			
730		T			
731		T			
732		T			
733		T			
734		BP			
735		BP			
736		BP			
737		BP			
738		BP			
739		BP			
740		T			
741		T			
743		T			
744		T			
745		T			
746		T			
747		T			
748		T			
750		T			
751		T			
752		T			

Úpravy vegetace					
Číslo stož.	Prováděné práce	Typ stož.	Mýcená plocha zapojených porostů pod 80 cm obvodu kmene	Počet odstraněných stromů nad 80 cm obvodu kmene	
			m ²	ks	
753		T			
754		T			
756		T			
758		T			
760		T			
201		BP			
202		BP			
622		BP			
624		BP			
626		BP			
628		T			
630		T			
632		T			
634		T			
634A		T			
636		T			
636A		T			
638		T			
640		T			
642		T			
644		T			
646		T			
648		T			
650		BP			
656		BP			
666		BP			
768A		BP			
770		BP			
771		BP			
773		BP			
786		BP			
788		T			
790		T			
792		T			
794		T			
796		T			
798		T			
802		BP			
804		BP			
804A		T			
806		BP			
806A		T			
808		BP			
750A		BP	40,0		
Drobné mýcení u OS			100,0		
Drobné mýcení u kol. č. 51			100,0		
Celkem			250,0	0	

Cyklická obnova trakčního vedení v ŽST Nymburk seřadovací nádraží - Odbočka Babín (mimo) - vypracování projektové dokumentace

Cyklická obnova trakčního vedení v ŽST Nymburk seřaďovací nádraží - Odbočka Babín (mimo) - vypracování projektové dokumentace

			BŘEZEN 2025																																						
MÍSTO KONANÍ	KOL.	týden OD - DO	9							10							11							12							13							14		TV	POZNAMKY
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31								
ZST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 31		8 hod	X	X	X	X	X	X	X	X	X																								Výkopové a betonářské práce						
ZST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 300		8 hod									X	X				X	X	X	X																Výkopové a betonářské práce						
ZST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 0		8 hod																		X														Výkopové a betonářské práce							
Babin (mimo) – ZST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č.3		8 hod																			X	X	X	X	X				X	X	X			Výkopové a betonářské práce							

DUBEN 2025																																		
		týden	14		15		16		17		18																							
MÍSTO KONANÍ	KOL.	OD - DO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TV	POZNAMKY
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.3		8 hod	X	X																														Výkopové a betonářské práce
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.4		8 hod			X	X	X	X	X					X	X	X	X	X																Výkopové a betonářské práce
ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 31		8 hod																	X	X	X													Stavění stožárů
ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 31		nepetržitá																									N	N	N	N	N			Demontáž a montáž vodičů TV
ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol.č. 31		4 hod																										X	X	X				TV v el.dělení

KVĚTEN 2025																																		
MÍSTO KONANÍ	KOL.	tyden	18				19				20				21				22				TV	POZNAMKY										
		OD - DO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 31		8 hod	X	X	X																													Demontáž starých stožárů a základů
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 31		4 hod				X																												Měření a zkoušky
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 300		8 hod					X					X																						Stavění stožárů
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 300		nepřetržitá											N	N	N	N	N																Demontáž a montáž vodičů TV	
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 300		4 hod													X	X																		TV v el.dělení
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 300		8 hod															X	X																Demontáž starých stožárů a základů
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 300		4 hod																		X														Měření a zkoušky
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 0		8 hod																			X													Stavění stožárů
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 0		nepřetržitá																					N	N	N									Demontáž a montáž vodičů TV
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 0		4 hod																																TV v el.dělení
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 0		8 hod																																Demontáž starých stožárů a základů
ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č. 0		4 hod																																Měření a zkoušky
Babín (mimo) – ZST Nymburk seřad'ovací nádraží kol.č.3		8 hod																													X	X	X	Stavění stožárů

ČERVEN 2025																																				
		týden	22	23							24							25							26							27				
MISTO KONANI	KOL.	OD - DO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TV	POZNAMKY		
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.3		8 hod	X																																Stavění stožárů	
Babín, kol č.1		nepřetržitá																	N																Demontáž a montáž vodičů TV	
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.3		nepřetržitá							N	N	N	N	N	N	N	N	N																		Demontáž a montáž vodičů TV	
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.3		4 hod						X		X							X		X																TV v el.dělení	
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.3		8 hod																					X	X	X	X									Demontáž starých stožárů a základů	
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.3		4 hod																										X								Měření a zkoušky
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřadovací nádraží kol č.4		8 hod																											X	X	X					Stavění stožárů

ČERVENEC 2025																																			
		tyden	27		28				29				30				31																		
MISTO KONANI	KOL.	OD - DO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	TV	POZNAMKY
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.4		nepřetržitá					N	N	N	N																									Demontáž a montáž vodičů TV
Babín, kol č.2		nepřetržitá									N																								Demontáž a montáž vodičů TV
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.4		4 hod						X	X																										TV v el.dělení
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.4		8 hod									X	X	X																						Demontáž starých stožárů a základů
Babín (mimo) – ŽST Nymburk seřaďovací nádraží kol č.4		4 hod												X																					Měření a zkoušky

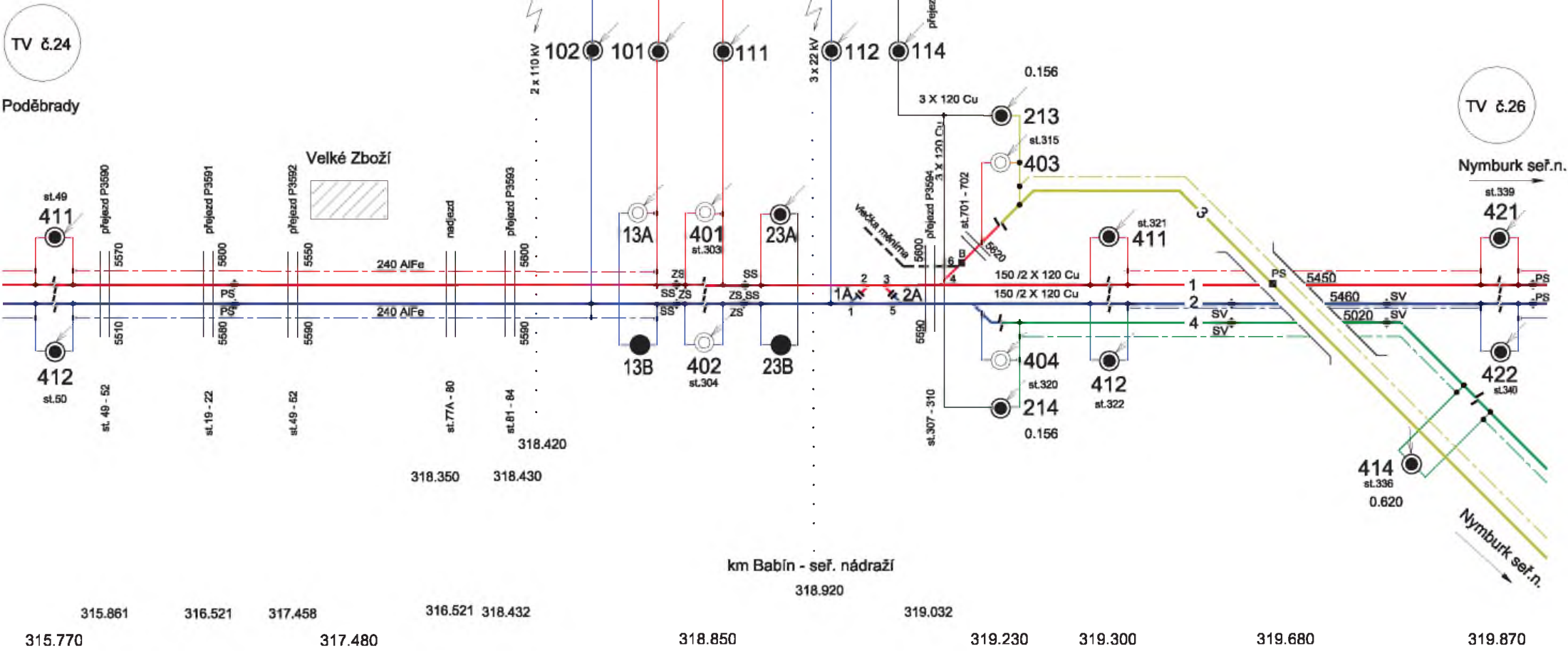
trať Poděbrady - Nymburk

Ev. č. 25
TUDU 1191 08
SR - příloha č. 2

Platí od: 17.5.2018

Společnost železniční dopravy české,
stavěcí organizace
Oblastní ředitelství Praha
Předměstská 24, 170 00 Praha 7
Číslo: 100/2018
(10.5)

Mgr. Bc. František Fiala, DiS.
Přednosta Správy elektrotechniky a energetiky
Oblastní ředitelství Praha



ŽST Nymburk seř. nádraží

Ev. č. 26
TUDU 1191 09
SŘ - příloha č. 2

Platí od: 3. 7. 2018

Mgr. Bc. František Pálek, DiS.
Předmět: Správa elektrizačních soustav
Obor: Elektrotechnika

