
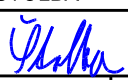
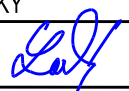
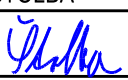


Odpovědný projektant:	Vypracoval/Kreslil:	Kontroloval:	 STOSMOL, s.r.o. U Cukrovaru 509/4 400 07 Ústí nad Labem
ING. JIŘÍ ŠTOLBA	PETER LOUŽECKÝ	ING. JIŘÍ ŠTOLBA	
			
Správce zařízení:	Správa železnic, státní organizace, OR Praha		
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ		IČ : 28695097      tel. : +420 725 881 561 www.stosmol.cz      email : info@stosmol.cz
Místo stavby:	Kraj Středočeský		Zakázkové číslo: 19094 Stupeň: Projekt Datum: 10/2020 Měřítko:
Akce a SO,PS:  Rekonstrukce neutrálních úseků u TT Zdice a SpS Osek  <b>SOUHRNNÁ ČÁST</b>			Část : <b>B</b> Příloha : -

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

**Rekonstrukce neutrálních úseků u TT Zdice a SpS Osek**

**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.....	7
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	9
B.5	ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....	12
B.6	PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....	12
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 Beroun – Plzeň žkm 48,8 – 49,05 a 62,1 – 62,35

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 (výstavba 2x 4ks samostatných stožárů se základy), 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 Zdice a u SpS Osek, 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 Zdice, úprava DŘT

PS 21 NÚ u SpS Osek, úprava DŘT

#### *Současný stav*

V současném stavu jsou odpojovače a odpínače ovládány z elektrodispečerského pracoviště ED Praha s možností místního ovládání z trakčních stanic (TT Zdice a SpS Osek).

#### *Nový navrhovaný stav*

Protože dojde k úpravě schémat napájení u obou neutrálních úseků a dojde k přidání vždy dvou dálkově ovládaných odpojovačů, bude třeba provést úpravu software na místních ovládacích zařízeních POZ a na ED Praha (Křenovka).

SO 12 NÚ u TT Zdice, úprava DOÚO

SO 22 NÚ u SpS Osek, úprava DOÚO

### *Současný stav*

V současném stavu jsou elektrické pohony odpojovačů a odpínačů ovládány a kabelově napájeny z trakčních stanic (TT Zdice a SpS Osek). Na TT Zdice je osazen ovládací rozvaděč POZ 16, a u SpS Osek POZ 8.

### *Nový navrhovaný stav*

Protože dojde k úpravě schémat napájení, a u obou neutrálních úseků dojde k přidání dvou dálkově ovládaných odpojovačů, bude třeba:

U TT Zdice je možné využít stávající rozvaděč POZ 16. U TT Zdice bude spojován a prodloužen stávající kabel DOÚO k ÚO 3A. Nově bude položen kabel k ÚO NP 21 a NP22.

U SpS Osek bude v rámci DOÚO nově položen kabel k novým ÚO NP1 a NP2 a S101 a S102, které jsou v nové poloze. U ostatních kabelů dojde pouze ke správnému novému přiřazení. Stávající ovládací rozvaděč POZ 8 již neumožní zapojení nových ÚO NP 21 a NP 22, a proto bude nahrazen novým POZ 16.

SO 13 NÚ u TT Zdice, úprava TV

SO 23 NÚ u SpS Osek, úprava TV

### *Současný stav*

Trať je elektrizována střídavou trakční soustavou 25kV, 50Hz AC s napájením z TT Zdice a z TT Mýto. U obou neutrálních úseků je stávající neutrální pole provedeno s jedním elektrickým dělením a 1 děličem. 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, v obou svých částech, představuje vždy výstavbu 4 nových kotevních stožárů na místo 4 nosných stožárů stávajících, 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 Zdice, úprava ukolejnění kovových konstrukcí

SO 24 NÚ u SpS Osek, 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 (st.č. 112, 121, 122 u SpS Osek), kde jsou trasy sítí v blízkosti, je počítáno nejprve s kopanou průzkumnou sondou a zjištěním skutečné polohy stávajících sítí, a následně po dohodě s projektantem a se správcem zařízení se přednostně uvažuje s úpravou základu, či jeho polohy, bez vlastní potřeby přeložek těchto 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 stanice Zdice, u **TT Zdice**, v traťovém úseku Zdice – Hořovice v žkm 48,8 – 49,05. Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je možný po místní komunikaci vedoucí z ulice Nerudova v obci Zdice. Z hlediska přívodu energií, vodního hospodářství, dopravy a parkování bude stavba zabezpečena v rámci stávajících kapacit trakční napájecí stanice Zdice.

**Druhá část stavby** se nachází u místní komunikace mezi obcemi Újezd a Osek u **SpS Osek** v v traťovém úseku Hořovice – Kařízek v žkm 62,1 – 62,35 na výjezdu z Tunelu Osek. Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je možný po místní komunikaci mezi obcemi Osek a Újezd. Z hlediska přívodu energií, vodního hospodářství, dopravy a parkování bude stavba zabezpečena v rámci stávajících kapacit trakční spínací stanice Osek a zařízení tunelu.

### **Likvidace odpadů**

V rámci stavby dojde k odtěžení stávající zeminy především pro výkop základů nových trakčních stožárů. Předpokládané množství vyzískaného materiálu zeminy je 140 m<sup>3</sup>. Zřizování deponií se nepředpokládá. Další odpad (betonová suť) se předpokládá z vybouraných stávajících základů 16m<sup>3</sup>. Odtěžená zemina a betonová suť bude přímo odvážena na předem určené skládky (AVE skládka Zdice -2km a AVE CZ Hořovice skládka Hrádek – 1,5km).

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

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.

Pro danou stavbu bude v souladu se Směrnicí SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady zpracováno zhotovitelem stavby prohlášení o nakládání s odpady.

### **Bezpečnostní opatření**

Při práci na TV u SpS Osek, se navrhuje při jízdě ve směru na Kařízek pomalá jízda 50 km/h v okolí prací, a příkaz pro strojvedoucí vydávat zvukové znamení „Pozor“ při výjezdu z tunelu. Důvodem je nemožnost pracovníků včas registrovat vozidlo, díky blízkosti tunelu.

## **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.

## **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.

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 zařízeních 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 obslužností stavby, kdy v průběhu výstavby bude probíhat drobný odvoz vybouraných stavebních materiálů a zásobování stavebním materiálem.

Emise prachu by vznikat neměli, 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 140 m<sup>3</sup>. Zřizování deponií se nepředpokládá. Další odpad (betonová suť) se předpokládá z vybouraných stávajících základů 16m<sup>3</sup>. Odtěžená zemina a betonová suť bude přímo odvážena na předem určené skládky (AVE skládka Zdice -2km a AVE CZ Hořovice skládka Hrádek – 1,5km).

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.

### **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 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 nářadí v souvislosti s průjezdním 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 nářadí
- 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 – Op 16 – 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.

#### **Plán opatření pro případ havárie (zjednodušený havarijní plán)**

Stavba vzhledem k rozsahu a umístění nenaplnuje definici zákona o vodách - nebude zde zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody. Uvedeny proto budou pouze následující nejdůležitější informace – zpracuje zhotovitel stavby:

Preventivní opatření (zásady odstavování mechanismů a jejich zabezpečení proti úkapům, jejich průběžná kontrola, plochy pro plnění PHM, olejů a mazadel, seznámení pracovníků se zásadami havarijního zabezpečení, apod.)

Konkrétní činnosti při vzniku havárie (zastavení úniku, prostředky k odstraňování havárie)

Hlášení havárie (postup komu a co se hlásí)

Základní telefonické kontakty na Hasičskou záchrannou službu Správy železnic <http://www.hzs.szdc.cz/zasahove-obvody/>, vodoprávní úřad, správce vodního toku a v případě že se v blízkosti nachází vtok do kanalizace rovněž správce kanalizace. Součástí budou prázdné řádky pro doplnění kontaktů na zástupce zhotovitele stavby a investora (Uživatel závadných látek – zhotovitel stavby: ----; Správa železnic, s. o. - technický dozor investora: -----)

### **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 především jednokolejné výluky předmětných traťových úseků (podrobněji v části F).

Při práci na TV u SpS Osek, se navrhuje, při jízdě ve směru na Kařízek, v nevyložené koleji, pomalá jízda 50 km/h v okolí prací, a příkaz pro strojvedoucí vydávat zvukové znamení „Pozor“ při výjezdu z tunelu. Důvodem je nemožnost pracovníků včas registrovat vozidlo, díky blízkosti tunelu.

### **B.8 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ**

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

Vypracoval: Ing. Jiří Štolba

V Ústí nad Labem: 04/2020