

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov

PS 56-21-01
ŽST Litvínov, SZZ

Projekt stavby

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	Údaje o stavbě.....	3
2.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ.....	4
2.1	Výchozí podklady.....	4
2.2	Odchyly od platných norem a předpisů	4
2.3	Odchyly od předchozího stupně projektové dokumentace.....	4
2.4	Vlastník a správce investice.....	4
2.5	Účel stavebního objektu	4
2.6	Související provozní soubory a stavební objekty	4
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
3.1	Stručný popis současného technického stavu	5
3.2	Navržené technické řešení	6
4.	POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Litvínova (mimo) - Litvínov
Stavební objekty:	PS 56-21-01 ŽST Litvínov, SZZ
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať v úseku Oldřichov u Duchcova – Litvínov
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Obec:	Osek, 567779
Katastrální území:	Horní Litvínov, 686042
Kraj:	Ústecký
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Správce zařízení:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy České republiky Nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222 110 15 Praha 1
Generální projektant:	SAGASTA s.r.o. Novodvorská 1010/14 142 00 Praha 4 - Lhotka
Zhotovitel dokumentace:	STOSMOL s.r.o. Mařákova 3079/2 400 01 Ústí nad Labem

2. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1 Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- dokumentace stávajícího provozovaného SZZ Litvínov
- podklady k inženýrským sítím
- zaváděcí a vzorové listy
- výsledky místních šetření
- přípravná dokumentace „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov“ zpracovaná firmou Sudop PRAHA
- normy, předpisy SŽDC, platná legislativa

2.2 Odchytky od platných norem a předpisů

V rámci tohoto provozního souboru nejsou uplatňovány žádné výjimky z platných norem a předpisů.

2.3 Odchytky od předchozího stupně projektové dokumentace

V rámci tohoto provozního souboru bude uplatněna odchylka od předchozího stupně projektové dokumentace. Technologie nového zabezpečovacího zařízení (dle PS také sdělovacího i silnoproudého zařízení) nebude umístěna do nového technologického objektu, ale do stávající výpravní budovy, kde se k tomuto účelu provedou potřebné stavební úpravy.

2.4 Vlastník a správce investice

Budoucím správcem zařízení bude *Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Ústí nad Labem Oblastního ředitelství Ústí nad Labem*.

2.5 Účel stavebního objektu

Projekt tohoto provozního souboru řeší náhradu staničního zabezpečovacího zařízení zařízením novým, elektronickým III.kategorie dle ČSN 34 2620.

2.6 Související provozní soubory a stavební objekty

PS 55-21-01 Louka u Litvínova – Litvínov, TZZ
PS 55-22-01 Louka u Litvínova – Litvínov, DOK a TK
PS 55-22-02 Louka u Litvínova – Litvínov, úprava stávající kabelizace
PS 56-22-01 ŽST Litvínov, MK
PS 56-22-31 ŽST Litvínov, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
PS 56-22-61 ŽST Litvínov, EZS
PS 56-22-21 ŽST Litvínov, rozhlasové zařízení
PS 56-22-51 ŽST Litvínov, kamerový systém
PS 56-22-41 ŽST Litvínov, místní rádiové síť
PS 56-26-31 ŽST Litvínov, DŘT
SO 56-60-01 ŽST Litvínov, trakční vedení
SO 56-64-01 ŽST Litvínov, EOVS
SO 56-62-01 ŽST Litvínov, úprava rozvodu NN a osvětlení
SO 56-62-02 ŽST Litvínov, úprava DOÚO
SO 56-61-01 ŽST Litvínov, trakční vedení

SO 56-40-01.2 ŽST Litvínov, technologický objekt – elektroinstalace, hromosvod a uzemnění

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 Stručný popis současného technického stavu

Železniční stanice Litvínov se nachází v km 55,039 regionální dráhy č. 535B Oldřichov u Duchcova – Litvínov. Jedná se o jednokolejnou trat mimo síť TEN-T elektrifikovanou stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, úsek Louka u Litvínova – Litvínov elektrifikován není. ŽST Litvínov je koncovou stanicí a slouží k nástupu a výstupu cestujících vlaků osobní dopravy. Je do ní zaústěno několik vlečkových kolejí, z nichž většina je nevyužívána.

Maximální traťová rychlost, daná stavebně technickými omezeními, je v úseku Litvínov – Louka u Litvínova v současné době 50 km/h, zábrzdna vzdálenost je 400m.

ŽST Litvínov je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením II. kategorie dle ČSN 34 2620 – elektronické zabezpečovací zařízení TEST 13 se světelnými návěstidly. Původní část zařízení dodala v roce 1992 ČSD – Sdělovací a zabezpečovací distance Most. SZZ v ŽST Litvínov má platný průkaz způsobilosti PZ 6418/96-E.47, vydaný dne 2.8.1996, s revizí UTZ č.37/06-JV z 24.4.2006, kterým se technická způsobilost prodlužuje na dobu neurčitou. V ŽST Litvínov jsou výhybky vybaveny třífázovými elektromotorickými přestavníky. Návěstidla jsou světelná, typu AŽD70. Pro vybavení vlakových cest je použito izolovaných kolejnic. Napájení zabezpečovacího zařízení je z veřejné sítě 3x400V. Výpadek napájení je částečně zálohován staniční baterií. Technologie zařízení je umístěna v dopravní kanceláři a v technologickém objektu OPD v blízkosti výpravní budovy.

SZZ Louka u Litvínova je již morálně i fyzicky zastaralé. Mechanické části zařízení jsou značně opotřebované bez možnosti dodání nových náhradních dílů, které se nevyrábějí. Kabelizace vykazuje snížené izolační stavy. Způsob uvázání přejezdového zabezpečovacího zařízení způsobuje nadměrnou výstrahu na železničním přejezdu a nepřiměřeně zdržuje účastníky silničního provozu. Další prodlužování životnosti zařízení opravami je neefektivní.

V obvodu železniční stanice se nachází jednokolejný přejezd v km 55,070 s místní komunikací, zabezpečený PZS 3ZNL1 bez pozitivní signalizace s polovičními závory, vzoru AŽD 71. V provozu je od roku 1992, výrobcem je ČSD – Sdělovací a zabezpečovací distance Most. PZS má vydán průkaz způsobilosti PZ 6408/96-E.47 z 12.8.1996 s poslední revizí UTZ č. 38/06-JV z 27.4.2006, kterým se technická způsobilost prodlužuje na dobu neurčitou. Technologie je umístěna v typovém technologickém domku OPD 2536. Přejezd je napájen z plastového pilíře KS1 u přejezdu z rozvodu SŽDC. Výpadek napájení je zálohován baterií Ferak, typ KPM 120P (4x6 článků), dobíječe jsou typu NB 22A. Činnost PZS je odvozena od závěru vlakové cesty. Kontrolní a ovládací prvky PZS jsou v dopravní kanceláři ŽST Litvínov.

V úseku Louka u Litvínova – Litvínov není v provozu traťové zabezpečovací zařízení – je zde provozováno telefonické dorozumívání.

3.2 Navržené technické řešení

Staniční zabezpečovací zařízení

Vzhledem ke značnému stáří zařízení, jeho opotřebení a nízké bezpečnostní úrovni lze další bezpečný a spolehlivý provoz staničního zabezpečovacího zařízení bez omezení dopravního programu a rychlosti vlaků řešit pouze jeho náhradou současným, pro použití na SŽDC zavedeným typem zařízení.

ŽST Litvínov bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620. Toto zařízení bude uvázáno na zabezpečovací zařízení přejezdová a traťové popsané dále. SZZ bude technologicky elektronickým stavědlem úsekově ovládaným z jednotného obslužného pracoviště v ŽST Louka u Litvínova, v ŽST Litvínov bude vybudováno nezálohované JOP pro odepisování poruch. Elektronické stavědlo bude vybaveno funkcionalitou VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) pro všechna hlavní návěstidla s přenosem do stávající TRS.

Konfigurace kolejíště bude redukována na 2 dopravní a 1 manipulační. Dopravní program bude doplněn o zabezpečené posunové cesty. Posunové cesty za návěstidly L1 a L3 budou nezabezpečené. SZZ bude vybaveno návěstěním s rychlostní návěstní soustavou. Všechna hlavní návěstidla budou umístěna na minimální zábrzdnu vzdálenost 700m.

Demontáže

Demontovány budou všechny venkovní prvky – přestavníky, návěstidla, izolované kolejnice a styky. Demontována bude také technologická část. U přejezdových zařízení budou demontovány výstražníky a závorové stojany a reléový domek včetně stávající technologie.

Venkovní prvky

Všechny výhybky ve vlakových cestách budou vybaveny elektromotorickými přestavníky (výhybky č. 1 a 2) v rozřezném provedení bez snímačů polohy. Výhybka č.2 bude svázána s výkolejkou Vk1. Výhybky číslo 3, 4 a 6 budou nezabezpečené. Výhybka č. 5 bude uzamčena do přímého směru. Výsledný klíč od výhybky č. 5 bude uložen dle ZDD. Výsledné klíče od výkolejek Vk2 a Vk3 budou drženy elektromagnetických zámcích, které budou umístěny v zádveří nové zjednodušené dopravní kanceláře. Elektromagnetické zámky budou ovládány z JOP ŽST Louka u Litvínova a bude u nich umístěn telefonní objekt.

Dle požadavku investora budou všechna návěstidla použita světelná stožárová. Návěstidla L a S3 budou vybavena pevnou indikátorovou tabulkou „5“ pro návěstění rychlosti 50 km/h v přílehlém obvodu výhybek. Návěstidla S1 a S3 budou vybavena pevnou indikátorovou tabulkou „Hlavní návěstidlo sloučeno s předvěstí“ pro předvěst znaku vjezdového návěstidla JL do Louky u Litvínova. Návěstidla L1 a L3 budou opatřena označovacím štítkem „Návěstidla platná jen pro jízdu vlaku“ – po sklopení výkolejek Vk2 nebo Vk3 bude tedy možno za tato návěstidla provádět nezabezpečený posun. Stožárová návěstidla budou použita jako světelné označníky Se1 i jako seřaďovací návěstidla Se2 a Se3. Vjezdové návěstidlo L bude přesunuto do nové polohy v km 54,526. Všechna návěstidla budou použita nová do poloh stanovených projektem a upřesněných situační komisí.

Volnost v celém obvodu ŽST Litvínov bude zjišťována technickými prostředky – počítači náprav. Stávající izolované kolejnice, kolejové obvody a jejich izolované styky budou zrušeny. Indikace o stavu jednotlivých úseků bude zobrazována na monitoru JOP v DK ŽST Louka u Litvínova. Jednotlivé úseky budou vybaveny resetováním - dokumentovaným úkonem v JOP. Použitá technologie počítačů náprav bude zavedena pro provoz na síti SŽDC s.o. s detektory vyhovujícími ČSN CLC/TS 50 238-3.

Stavědlová ústředna

Stavědlová ústředna bude umístěna v rekonstruovaných prostorách výpravní budovy. V místnosti před stavědlovou ústřednou bude zřízena zjednodušená dopravní kancelář se stolem a deskou nouzových obsluh. Ve zjednodušené dopravní kanceláři bude umístěno také sdělovací zařízení. Místnost stavědlové ústředny bude vybavena ručními hasicími přístroji. Místnost stavědlové ústředny bude vybavena klimatizací. Elektronická požární a zabezpečovací signalizace je řešena v navazujících PS.

Technologická část SZZ

SZZ bude použito elektronické stavědlo III.kategorie na trhu dostupné a pro použití u SŽDC zavedené. Bude pracovat v decentralizovaném režimu, jeho řídicí část bude umístěna v ŽST Louka u Litvínova. Reléové prvky budou použity pouze pro potřeby vazeb s navazujícími zabezpečovacími zařízeními, případně pro rozhraní pro venkovní prvky.

Základní napájení nového SZZ bude zajišťovat přípojka z veřejné sítě 3 x 400 V. V případě výpadku hlavního napájení bude provoz SZZ zajištěn z akumulátorové baterie po dobu 8 hodin. Technologický objekt bude vybaven venkovní zásuvkou pro připojení pojízdného agregátu.

Elektronické stavědlo bude vybaveno diagnostikou spojenou s technologickou sítí SŽDC.

Ochrana při poruše bude zajištěna:

- napájecí soustava 3/PEN AC, 400/230V, 50Hz, TN-C-S (napájení rozvodů RD, zab.zařízení a dobíječe z rozvodu nn) – automatickým odpojením od zdroje v síti TN dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, čl.411.1 a 411.4.
- napájecí soustava 3N AC, 400/230V, 50Hz, IT (pro napájení přestavníků a návěstidel) – pro detekci první poruchy musí být použit hlídač izolačního stavu dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, čl.411.6.3.1. V případě druhé poruchy automatické odpojení od zdroje v síti IT dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, čl. 411.6.4.
- napájecí soustava 2DC 24V – obvody SELV (reléová baterie a dobíječ) – malým napětím SELV dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 čl.414.

Protokol o určení vnějších vlivů je přílohou této technické zprávy.

Příprava pro DOZ

V této investiční akci nebude zřízeno DOZ celého úseku kromě úsekového ovládání dopravní Litvínov a Osek.

Přejezdové zabezpečovací zařízení

Nově bude, vzhledem k posunu vjezdového návěstidla L, do stanice začleněn přejezd v km 54,607 (P1989), nově „L1“, s účelovou komunikací. Stávající výstražné kříže budou demontovány a bude zřízeno nové přejezdové zabezpečovací zařízení s celými závory s pozitivní signalizací (3ZBI) reléové technologie s elektronickými doplňky, umístěné ve stavědlové ústředně SZZ. Přejezd bude napájen z přípojky ze SZZ a zálohován bude z UPS umístěné ve stavědlové ústředně SZZ. U přejezdu bude umístěna reléová skříň s transformátory, skříňkou místního ovládání a venkovním telefonním objektem. Do nových poloh budou osazeny 2 nové závorové stojany s plastovými výstražníky. Výstražníky budou osazeny zvýrazněnými reflexními kříži. Přejezd se nachází v intravilánu obce a bude vybaven signalizací pro nevidomé. Závorová břevna budou doplněna o zarážky slepecké hole. Činnost PZS bude automatická v závislosti na postavených jízdních cestách a stavu kolejových úseků. Ovládání a indikace budou umístěny do JOP v ŽST Louka u Litvínova. Přejezd bude vyhovovat rozhledovým poměrům pro rychlost vlaku 10 km/h. Na přejezdu bude zřízena nová přejezdová konstrukce.

Přejezd v km 55,095 (P1991), nově „L2“, kříží místní komunikaci, stávající výstražníky budou demontovány a bude zřízeno nové přejezdové zabezpečovací zařízení s celými závory s pozitivní signalizací (3ZBI) reléové technologie s elektronickými doplňky, umístěné ve stavědlové ústředně SZZ. Přejezd bude napájen z přípojky ze SZZ a zálohován bude z UPS umístěné ve stavědlové ústředně SZZ. U přejezdu bude umístěna reléová skříň s transformátory, skříňkou místního ovládání a venkovním telefonním objektem. Do nových poloh budou osazeny 4 nové závorové stojany s plastovými výstražníky. Výstražníky budou osazeny zvýrazněnými reflexními kříži. Přejezd se nachází v intravilánu obce a bude vybaven signalizací pro nevidomé. Závorová břevna budou doplněna o zarážky slepecké hole. Činnost PZS bude automatická v závislosti na postavených jízdních cestách a stavu kolejových úseků. Ovládání a indikace budou umístěny do JOP v ŽST Louka u Litvínova. Přejezd bude vyhovovat rozhledovým poměrům pro rychlost vlaku 10 km/h. Na přejezdu bude zřízena nová přejezdová konstrukce a chodník.

Traťové zabezpečovací zařízení

Traťový úsek Louka u Litvínova - Litvínov bude nově zabezpečen TZZ, které bude integrováno po technologické a ovládací stránce s dopravnou Louka u Litvínova a Litvínov. TZZ bude vybaveno vlastní diagnostikou a bude takového typu, které umožní jeho budoucí zapojení do DOZ. Vzhledem k úsekovému ovládání bude TZZ kompletně ovládáno z JOP Louka u Litvínova. Volnost mezistaničního oddílu bude zajištěna bodovými prostředky – počítači náprav. Výstroj počítačů náprav bude umístěna ve stavědlové ústředně SZZ ŽST Louka u Litvínova (traťový úsek T1 LO-LI), tak i do stavědlové ústředny SZZ Litvínov. Pro potřeby TZZ bude vytvořen 1 počítačový úsek T1 LO-LI a 2 úseky na záhlaví dopraven (Litvínov – Lk1 a Louka u Litvínova – Jlk). Informace o stavu jednotlivých úseků bude přenášena reléovými opakovači. Počítačové úseky bude možné resetovat povinně dokumentovanými úkony z JOP Louka u Litvínova. Použitá technologie počítačů náprav bude zavedena pro provoz na síti SŽDC s.o. s detektory vyhovujícími ČSN CLC/TS 50 238-3.

Kabelizace:

Ze stávající provozované kabelizace nelze použít pro nevyhovující stav žádný úsek, v celém úseku bude položena kabelizace nová. Použity budou plastové kabely řady TCEKPFLEZE v plastových žlabech nebo chráničkách uložených ve stanovené hloubce výkopu. V případě křížení s kolejemi bude kabelová trasa vedena v hloubce min. 150 cm od spodní nivelety koleje. Výkopy budou využity i pro kabely silnoproudé (osvětlení, ohřev výměn) a sdělovací (rozhlasový a kamerový systém) technologie. Kabelové rozdělovače budou umístěny na zhlavích a u vjezdových návěstidel. Kabelizace bude vedena přednostně po pozemcích SŽDC s. o. a ČD a.s.

Vyznačenou kabelovou trasu je nutné považovat pouze za návrh kabelové trasy, který bude možné v nutném případě – tzn. při objevení překážek, které se při zpracování projektové dokumentace nedaly předpokládat – dle okolností upravit. Proto bude nutné před započatím výkopových prací ve spolupráci investora s dodavatelem v rámci svých povinností nechat vytýčit stávající podzemní síť od jejich správců. Na základě takto získaných znalostí o přesném uložení stávajících sítí bude možné provést případnou korekci návrhu trasy kabelové kynety. Je nutno dodržet podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí pro souběh a křížení, které jsou obsaženy v jejich vyjádřeních. Při souběhu a křížení s inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy dle ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 a dalších předmětných norem. S páteřními metalickými kabely budou položeny 2 trubky HDPE s vyvedením do technologických místností dopraven.

Do kabelových tras budou dle dopisu č.j. 30354/2016-SŽDC-O14 vkládány RFID markery fialové barvy. Budou umísťovány po cca 50m, na lomové body a v místech kabelových spojek, kabelových rezerv nebo anomálií na kabelové trase.

Provizorní zabezpečovací zařízení

Výstavbu SZZ lze z části provádět souběžně s provozem stávajícího SZZ. Technologická i ovládací část je umístěna v různých objektech/prostorech. Za provozu stávajícího zařízení lze rekonstruovat prostory pro technologii nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a zjednodušenou dopravní kancelář a částečně pokládat venkovní kabelizaci.

V ŽST Litvínov budou prováděny poměrně značné konfigurační úpravy kolejiště. Po dobu přestavby (i do zprovoznění JOP v Louce u Litvínova) bude výhybka č. 1 uzamčena pro jízdu z/na 1 kolej. Výkolejky Vk1, Vk2 a Vk3 budou uzamčeny v poloze na kolejnici. Všechny výsledné klíče budou zavěšeny v dopravní kanceláři ŽST Litvínov. Dopravní službu bude nadále zajišťovat signalista. Vlakové cesty z/na 1. staniční kolej budou uskutečňovány na přivolávací návěst. Ty budou nadále ovládány z ovládacího pultu v Louce u Litvínova. Výstraha na PZS „L1“ a „L2“ bude vyvolána ruční obsluhou z kolejové desky v Louce u Litvínova. Po zprovoznění JOP v Louce u Litvínova bude SZZ Litvínov ovládáno z něj.

V průběhu výstavby TZZ v úseku Louka u Litvínova – Litvínov se předpokládá vyloučení celé traťové koleje, metalické vedení lze však případně pokládat bez omezení provozu. Uvázání TZZ na obě SZZ bude prováděna při výluce TZZ, jízda vlaků bude zajištěna v mezistaničním oddíle telefonickým dorozumíváním, jízda přes přejezdy bude dle rozkazu OP. TZZ v úseku

Louka u Litvínova – Litvínov bude aktivováno po dokončení aktivace SZZ Litvínov, SZZ Louka u Litvínova, PZS v km 54,582 a PZS v km 55,070.

Před aktivací bude TZS přezkoušeno dle předpisu SŽDC T200, bude zajištěna revizní zpráva elektro a protokol právnické osoby dle vyhl. 100/95, na základě kterého bude zahájeno řízení o vystavení průkazu způsobilosti určeného technického zařízení.

Součástí realizace SZZ bude vyhotovení dokumentace skutečného provedení. Kabelizace a venkovní prvky budou geodeticky zaměřeny. Součástí dokumentace skutečného provedení bude i dokumentace geodetického zaměření kabelových tras a zakreslení nových zařízení (zajistí dodavatel stavby). Dokumentaci obdrží provozovatel v papírové a v digitální formě.

S ohledem na časové limity akce a předpokládané změny v organizaci výstavby během akce (kapacitní možnosti dodavatelů stavební a technologické části, možnosti dodávek materiálu) budou provizorní stavy detailně řešeny po dokumentační a realizační části. Po vysoutěžení akce je předpoklad provedení montážních prací na zabezpečovacím zařízení v roce 2018, vlastní aktivace proběhne v roce 2019.

4. POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce Zákon č. 309/2006Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády č.591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení prokazatelně provedou na vyžádání zástupci správců a majitelů inženýrských sítí. Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí, v případě potřeby, vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno dodržovat platné zákony, bezpečnostní předpisy a normy. Při provádění zemních nebo jiných prací v blízkosti inženýrských sítí je stavebník povinen učinit patřičná opatření, která by zabránila poškození sítí a jejich zařízení. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

U sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést následující opatření. Kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem. Tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN ISO 3864-1. Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec. Indukuje-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí, podílejících se na realizaci stavby. Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví, základní předpis OP 16, vyhl.50/78Sb., silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích. Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré instrukce a nařízení související s bezpečností práce. Při stavbě musí být dodrženy všechny platné předpisy a směrnice, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na elektrických zařízeních.

Zhotovitel musí provádět práce na elektrických zařízeních a práce s elektrickými zařízeními podle norem ČSN EN 50110-1 ed.3. Zhotovitel musí dodržovat při práci a pobytu na stavbě ustanovení normy ČSN ISO 8421-1 až 8 o požární bezpečnosti a musí poučit pracovníky o požární ochraně a použití ručních hasicích přístrojů uvedených v ČSN EN 3-1 až 6.

Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení zákona č. 133/1985Sb., vyhlášky č. 246/2001Sb. a vyhlášky č.87/2000Sb. Je třeba respektovat zákon 309/2006Sb. ve znění zákona 362/2007Sb. s účinností od 1. ledna 2008. Před zahájením stavby musí být riziková místa, která určují předpisy a normy označena zábranami a viditelnými bezpečnostními tabulkami. Zhotovitel zajistí školení BOZP všem zaměstnancům, kteří se budou pohybovat po staveništi.

Během výstavby je nutné zabránit znečištění vod, zejména nesmí dojít ke znečištění ropnými látkami. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případných úkapů či úniku ropných látek. V době výstavby je nutné provádět údržbu příjezdových komunikací. V letním a podzimním období bude věnována pozornost omezení sekundární prašnosti formou čištění a případně kropení komunikace.

Budou dodrženy veškeré podmínky vydané dotčenými orgány státní správy nebo dotčenými organizacemi, případně dotčenými osobami.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce.

Při provozu na železničních tratích a při používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy. Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230V resp. 400V. Je proto bezpodmínečně nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat i při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem provozu drah. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti, a to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod stavenišť a podobně).

Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné provozní pracovníky SŽDC. Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

V Ústí nad Labem: říjen 2017

Vypracoval: Ing. L.Cendelín, Martin Rynda