



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

PROJEKT „MODERNIZACE ŽST CHEB“ JE SPOLUFINANCOVÁNÝ EU Z PROGRAMU NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY (CEF).
ZA TUTO PUBLIKACI ODPOVÍDÁ POUZE JEJÍ AUTOR. EVROPSKÁ UNIE NENESE ODPOVĚDNOST ZA JAKÉKOLI VYUŽITÍ INFORMACÍ V NÍ OBSAŽENÝCH.

PS 20-31

ČÁST D.2.3

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK ±0,000 = xxx,xx m n. m.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. STANISLAV ŽÁČEK

Garant profese:

-

Zpracovatel části:



TMS Projekt s.r.o.

pracoviště Plzeň
Wenzigova 8
301 00 Plzeň

Vedoucí střediska:

ING. JAN ŘÍČAŘ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. JAN ŘÍČAŘ

Vypracoval:

ING. JAN ŘÍČAŘ

Kontroloval:

ING. VIKTOR SVOBODA

Název akce:

Modernizace ŽST Cheb

Číslo smlouvy:

16-176.240

Projektový stupeň:

PROJEKT

název PS/SO:

PS 20-31

Datum:

01 / 2017

Informační zařízení pro cestující

Číslo části:

D.2.3

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

-

-

Číslo přílohy:

001.

PS 20-31 Informační zařízení pro cestující

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah :

1. VŠEOBECNÉ ÚDAJE STAVBY.....	3
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
2. VÝCHOZÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	3
2.1 ROZSAH DOKUMENTACE	4
3. STÁVAJÍCÍ STAV	5
3.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU	5
4. NAVRHOVANÝ STAV	5
4.1 UMÍSTĚNÍ INFORMAČNÍCH PANELŮ	5
4.2 VLASTNOSTI INFORMAČNÍCH PANELŮ.....	6
4.3 TYPY NAVRŽENÝCH INFORMAČNÍCH PANELŮ	6
4.4 ZOBRAZOVANÉ INFORMACE	7
4.5 ŘÍDÍCÍ PRACOVISTĚ INFORMAČNÍHO SYSTÉMU	8
4.6 KABELIZACE DATOVÝCH A NAPÁJECÍCH ROZVODŮ	8
4.7 NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ IS	9
4.8 MONTÁŽ INFORMAČNÍCH TABULÍ	9
4.9 DEMONTÁŽE STÁVAJÍCÍCH INFORMAČNÍCH TABULÍ	9
4.10 ZEMNÍ PRÁCE	10
5. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ROZVODŮ SZ.....	11
5.1 PROSTŘEDÍ.....	11
5.2 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ.....	11
5.3 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ	11
5.4 UZEMNĚNÍ	11
6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11
6.1 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	11
6.2 LIKVIDACE ODPADŮ	12
6.3 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	12
6.3.1 Péče o životní prostředí.....	13
6.3.2 Základní telefonické kontakty.....	14
7. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	14
8. POŽÁRNÍ OCHRANA.....	15
9. ZKUŠEBNÍ PROVOZ.....	16
10. OVĚŘOVACÍ PROVOZ.....	16
11. OSTATNÍ.....	17
11.1 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO REALIZACI PS A SO	17
11.2 POKYNY PRO MONTÁŽ A DEMONTÁŽ.....	17
12. VÝJIMKY.....	17

Seznam příloh a výkresů :

- p.č. **002**: Soupis prací a dodávek
- v.č. **003**: Přehledové schéma informačního zařízení
- v.č. **004**: Schéma datových rozvodů inf. zařízení
- v.č. **005**: Schéma napájení inf. zařízení
- v.č. **006**: Umístění IS v podchodu
- v.č. **007**: Umístění informačních tabulí na nástupišti
- v.č. **008**: Situace

1. VŠEOBECNÉ ÚDAJE STAVBY

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby :	<u>Modernizace ŽST Cheb</u>
Stupeň dokumentace :	Projektové souhrnné řešení
Charakter stavby:	Veřejná dopravní (dražní) stavba, rekonstrukce
Místo stavby:	Železniční stanice Cheb
Kraj :	Karlovarský
Katastrální území :	Cheb
Stavební úřad : (pověřen vydáním SP)	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ70994234
Zastoupená :	Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán :	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 , Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČO: 25 79 33 49, DIČ: CZ25793349
Projektant části :	TMS Projekt s.r.o., Dubičné 106, Rudolfovo, 373 71, IČO: 48200891 <i>Projekční pracoviště Plzeň, Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ</i>

Dokumentace byla dokončena k termínu **01/2017**

2. VÝCHOZÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

- Přípravná dokumentace – „Modernizace ŽST Cheb“ (SUDOP Praha a.s. 2015)
- Provedené průzkumy a místní šetření v terénu
- Vyjádření a zakres stávajících inženýrských sítí
- Výsledky místních šetření a jednání se zainteresovanými stranami

- Registr TNP (Seznam základních řídicích aktů ČD a dokumentů soustavy technických norem a interních předpisů ČD) - SR 1(M)
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30.6. 2006 pod č.j. : 13 511/06-OP.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé ŽST Cheb v rozsahu obvodu stavby

2.1 ROZSAH DOKUMENTACE

Dokumentace je zpracována ve stupni P (Projekt stavby/PSŘ) v souladu s předpisem č. 146/2008 Sb. (Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb) a se směrnicí SŽDC č. 11/2006 (Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních), včetně dalších dodatků a doplňků platných v době zpracování projektu a dle platných předpisů a norem a v souladu s TKP staveb drah. Tuto dokumentaci je nezbytné v dalším průběhu přípravy investice dopracovat do formy DPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení stavby).

2.2 ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH SO A PS

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

- PS 20-10 Kabelizace (MK, DK)

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

- PS 20-30 Rozhlas pro cestující
- PS 20-31 Informační zařízení pro cestující
- PS 20-32 Kamerový systém

E.1 Inženýrské objekty

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

- SO 10-50 Přeložky sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 10-51 Přeložky sdělovacích kabelů ČD-T
- SO 10-52 Přeložky sdělovacích kabelů nedrážních správců

2.3 ODCHYLKY OD PŘEDCHOZÍHO STUPNĚ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s přípravnou dokumentací stavby a závěrů z výrobních porad na zpracování projektové dokumentace.

2.4 ODCHYLKY OD PLATNÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Projektová dokumentace pro část D.2 Železniční sdělovací zařízení, byla zpracována v souladu s platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

2.5 MAJITEL INVESTICE

Nově vybudované sdělovací zařízení (kabelizace místní a dálková, přenosový systém, telefonní zapojovače, rozhlasové a informační zařízení, a další) je zařazeno do majetku **SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.**

3. STÁVAJÍCÍ STAV

3.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Žst Cheb je v současné době vybavena stávajícím systémem LED informačních tabulí. Podle informací správce se jedná o jedny z prvních typů těchto tabulí. Při rekonstrukcích nástupištích přístřešků a podchodu pro cestující musí být celý systém demontován, a vzhledem k jeho stáří bude nahrazen po provedení rekonstrukčních prací novými zobrazovacími panely. Řídící pracoviště u výpravních na prvním nástupišti bude zachováno a doplněno. Zachováno zůstane i záložní řídící pracoviště u dispečerů ve 3.NP. Z venkovních zařízení bude zachován pouze venkovní panel (monitor) nad vstupem do budovy. Jeho součástí je i systém Akis a hlasový majáček (majetek Karlovarského kraje, prostřednictvím TÚDC Praha v servisu ČD-T). Po rekonstrukci budou rovněž nahrazeny podružné hodiny na nástupištech a u odjezdových a příjezdové tabule. Náhrada bude provedena hodinami, které budou integrovány v nových zobrazovacích panelech.

4. NAVRHOVANÝ STAV

4.1 UMÍSTĚNÍ INFORMAČNÍCH PANELŮ

Pro umožnění rekonstrukce nástupištích přístřešků a podchodu v žst. Cheb bude provedena demontáž stávajících tabulí na nástupištech a podružných hodin včetně kabelizace a stávající informační systém bude rekonstruován. Demontovány budou i odjezdové a příjezdové tabule v hale a tabule v podchodu.

Po provedení stavebních prací souvisejících s opravou nástupišť a podchodu budou v žst instalovány nové informační panely. Panely budou instalovány na nových nástupištech (13ks), podchodové (7ks), odjezdové (2ks) a příjezdové (1ks) informační tabule. Nové zařízení musí být kompatibilní se stávajícím systémem, včetně zobrazení čísla linky, názvu vlaku a označení sektoru. Vzhledem k tomu, že kvůli rozměrům tabulí (počtu segmentů) a rostoucímu požadavku na množství zobrazovaných informací, je navrženo, aby sektory byly zobrazovány ve stejných segmentech jako č. koleje (časově přebíhající text). Bude upřesněno v realizační dokumentaci podle dodavatele informační technologie.

Ve stavbě se navrhuje na nástupištech 10ks dvoustranných nástupištích tabulí zavěšených na rekonstruovaných přístřešcích u východů z podchodu na nástupišti 1-3 (koleje 11, 7a, 7b, 3, 2, 6). Další tři dvoustranné tabule budou umístěny na samostatných sloupcích na nezastřešených částech nástupišť 2 a 3 (koleje 5, 4a, 4b). Panely budou umístěny v dostatečné výšce mimo dosah cestujících (z hlediska možného poškození panelu). Venkovní informační tabule budou vybaveny zábranami proti usedání ptactva.

Podchodové jednostranné tabule budou umístěny schodišť vycházejících z podchodu: nást.č.1 – 1ks; nást.č.2 – 4ks; nást.č.3 – 2ks. U východu na 2. a 3.nástupišť bude ponechána ve smyčce pochodových tabulí kabelová rezerva pro budoucí umístění odjezdových informačních tabulí v podchodu.

Odjezdové a příjezdové tabule v hale výpravní budovy budou umístěny v místech stávajících tabulí. Hodiny integrované v tabulích nahradí stávající venkovní hodiny na nástupištech a v hale (dig. hodiny u odjezdové a příjezdové tabule).

Zobrazované údaje na tabulích musí být v souladu s novým orientačním systémem a musí respektovat dělení nástupišť podle vyznačených sektorů. Některé nástupištní tabule (NT) budou vybaveny vestavěnými ručičkovými hodinami. V případě, kdy jsou umístěny vedle

sebe, budou hodiny pouze v jedné tabuli z dvojice. Hodiny musí být synchronizovány s ostatními podružnými hodinami.

4.2 VLASTNOSTI INFORMAČNÍCH PANELŮ

Nové informační tabule budou typu LCD (podsvícení displeje bude provedeno pomocí LED diod). Výměny a doplnění informačních tabulí budou provedeny v následujícím rozsahu. Velikost znaků na informačních panelech bude minimálně 60mm. Osvětlení tabule se bude automaticky vypínat, pokud se nezobrazuje žádná informace, čímž se sníží spotřeba elektrické energie. Provedení tabule umožní umístění do venkovního prostředí; tabule mohou být jednostranné nebo dvoustranné. Pro zobrazení informace používá tabule se speciálními transreflexními displeji s tekutými krystaly (LCD), které zajišťují dobrou čitelnost ve vnitřních i venkovních prostorech. Všechny prvky systému (tj. tabule LCD, hlasový výstup, apod.) jsou ovládány z jednoho řídicího počítače a jedním programem. Řízení tabulí sériovým rozhraním RS485 umožňuje libovolné řazení tabulí a ovládání jedním párem vodičů. Systém pracuje zcela automaticky v závislosti na reálném čase a je usměrňován pokyny obsluhy. V případě mimořádných okolností má obsluha možnost zadat změnu nástupiště, zpoždění, odklonovou trasu a výluky. Tato změna se provede pouze jednou a systém podle ní automaticky modifikuje hlášení a výpisy na tabule. Stav tabulí je nepřetržitě sledován a o případné poruše je obsluha okamžitě informována.

Navrhované informační zařízení bude digitální za použití moderních elektronických součástek bez pohyblivých mechanických částí. Další výhodou tohoto zařízení je možnost dálkového ovládání pomocí PC, ze kterého bude možné prakticky libovolně měnit zobrazované informace na jakékoliv tabuli bez nutnosti přímého místního zásahu.

Venkovní (nástupištní) informační tabule budou vybaveny zábranami proti usedání ptactva.

Vlastnosti vizuální části systému jsou:

- řídicí jednotka:
 - ⇒ zabezpečuje uchování informačních údajů a jejich správu
 - ⇒ řízení postupnosti zobrazování jednotlivých informací
 - ⇒ řízení komunikace s informačními tabulemi a monitory
 - ⇒ monitorování správné činnosti informačních tabulí a monitorů
- druhy informačních tabulí
- každý znak v informačním řádku je programovatelný, což dovoluje libovolnou změnu zobrazovaných textů
- možnost využití jednotlivých řádků na zobrazení pohyblivého textu - např. informace o mimořádných situacích v dopravě, upozornění na bezpečnost cestujících atd.
- bezúdržbové provedení

4.3 TYPY NAVRŽENÝCH INFORMAČNÍCH PANELŮ

Pro vizuální informování cestujících se navrhnou následující typy informačních tabulí:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Podchodový panel (nástupiště 1) | 3řádky, jednostranný (1ks) |
| 2. Podchodový panel (nástupiště 2) | 2řádky, jednostranný (4ks) |
| 3. Podchodový panel (nástupiště 3) | 4řádky, jednostranný (2ks) |
| 4. Nástupištní panel | 2řádky, oboustranný (4ks) |
| 5. Nástupištní panel | dtto + hodiny Ø280mm (9ks) |
| 6. Odjezdový panel | 6 řádků, jednostranný (2ks) |
| 7. Příjezdový panel | 6 řádků, jednostranný (1ks) |

4.4 ZOBRAZOVANÉ INFORMACE

Podchodový panel

Bude zobrazovat následující informace:
číslo koleje/sektor
druh vlaku
název dopravce
cílovou stanici
pravidelný odjezd

Odjezdový panel

Bude zobrazovat následující informace:
druh vlaku
číslo vlaku/doprovce
cílovou stanici
směr jízdy
pravidelný odjezd
číslo nástupiště (koleje)/sektor
zpoždění
přesný čas **

Nástupištní panel

Bude zobrazovat následující informace:
číslo koleje/sektor
druh vlaku
název dopravce
cílovou stanici
pravidelný odjezd
směr jízdy
přesný čas **

Příjezdový panel

Bude zobrazovat následující informace:
výchozí stanici
pravidelný příjezd
nástupiště
zpoždění
přesný čas

*** Pokud je umístěn ve dvojici (vedle sebe) jsou hodiny jen na jednom panelu*

U panelů bude možné programově zvýraznit některé údaje blikáním např. blížící se čas odjezdu apod.

Informační tabule musí splňovat podmínky přílohy rozhodnutí Komise 2008/164/ES.

Displeje musí mít takovou velikost, aby zobrazovaly celé názvy stanic nebo slova hlášení. Každý název stanice nebo slova hlášení musí být zobrazeny po dobu nejméně 2 sekund. Používá-li se rolovací displej, každé úplné slovo se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund. A rychlost horizontálního posunu nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu.

Minimální výška písma u informačních tabulí nesmí být menší než 40mm (čtecí vzdálenost 10m). Doporučená výška písma je 60mm pro maximální čtecí vzdálenost 15m.

Přesné určení informací zobrazených na panelu bude provedeno ve spolupráci s konkrétním dodavatelem technologie v rámci realizační dokumentace. Počty řádků, obrazované informace, fonty a barvy musí být odsouhlaseny správcem inf. systému – OŘ.

Zobrazovací panel bude doplněn zařízením pro převod textových informací v databázi do zvukové podoby. Zařízení je doplňkem vizuálních informačních systémů, které napomáhá ke zlepšení informovanosti slabozrakých a nevidomých občanů. Tímto zařízením budou doplněny odjezdové panely a všechny samostatně umístěné nástupištní panely. V případě informačních panelů umístěných vedle sebe bude jedno společné zařízení pro oba panely. Informaci si nevidomý vyvolává stiskem tlačítka na svém standardním dálkovém ovladači. Citlivost zařízení pro čtení informace pro nevidomé cestující musí být nastavena tak, aby při stisku tlačítka na dálkovém ovladači došlo k aktivaci jen jednoho předmětného nejbližšího systému. Cestující by měl obdržet informaci pouze od nejbližšího zařízení, u kterého se nachází.

Pro potřebu servisní organizace bude dodán 1ks dálkového ovladače zařízení pro nevidomé.

4.5 ŘÍDÍCI PRACOVIŠTĚ INFORMAČNÍHO SYSTÉMU

Ve stavbě bude zachováno stávající řídicí pracoviště. Bude provedena úprava a doplnění/rozšíření stávajícího řídicího serveru informačního zařízení. Řídicí PC bude připojen na datovou síť. Řídicí SW umožní prostřednictvím datové sítě provádění dálkových servisních zásahů vč. aktualizace dat při změně GVD.

V přízemí v místnosti perónních výpravčích bude pod zaslepené okénko do sousední místnosti doplněn nástěnný RACK (nutno posunout skříňky) s novým hlavním PC pro hlášení a informační tabule, dvěma převodníky, jištěním a UPS. Propojení s klávesnicí a myší bude na stůl výpravčího podlahou.

Ve stavbě zůstane zachován HW i SW, který v současné době obsluhuje informační zařízení na zastávkách Skalka a Pomezí.

Obecně je potřeba splnit podmínku, aby použitý systém IZ byl koncipován jako otevřený a umožnil tak případnou spolupráci i s dalšími systémy jiných dopravců.

SW řídicího počítače informačního zařízení musí umožňovat posílání aktuálních informací zobrazených na odjezdové tabuli na internetové stránky, kde bude tato informace přístupná cestujícím i pracovníkům ČD. Provádění změn grafikonu vlakové dopravy a případné servisní zásahy musí být možno provádět dálkově např. prostřednictvím datové sítě. Pro zabezpečení proti neoprávněné manipulaci bude přístup oprávněných pracovníků ošetřen heslem.

Řídicí jednotka informačního zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle Technických specifikací SŽDC 2/2008-ZSE v platném znění a gestorského výkladu k těmto Technickým specifikacím vydaného pod č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 dne 8.2.2016. Informace o poruchách musejí být přenášeny do stávajících integračních serverů DDTS ŽDC v Ústí nad Labem a na CDP Praha. Zhotovitel si před realizací musí vyžádat IP adresy pro připojení do technologické datové sítě u SŽDC, odboru automatizace a elektrotechniky.

Signalizace provozu a poruchy řídicího pracoviště do systému DDTS ŽDC bude zapojena přes komunikační rozhraní DI/DO.

4.6 KABELIZACE DATOVÝCH A NAPÁJECÍCH ROZVODŮ

Datové kabelové rozvody budou provedeny z datového rozvaděče v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Datové rozvody k informačním tabulím budou provedeny novými stíněnými datovými kabely typu LAM TWIN FTP 4x2x0,5z.

Nové tabule budou do datového rozvaděče připojeny po následujících větvích:

1. nástupiště
2. nástupiště
3. nástupiště
4. Hala VB
5. Podchod pro cestující

Počet tabulí na jednom okruhu není omezen, délka kabelu v jedné větvi nesmí z technologického hlediska přesáhnout 1500m. Větve navržené v dokumentaci nepřesahují délku 500m.

Kabelizace pro napájení bude provedena nově z jednoho přípojného místa se samostatným měřením odběru. Přípojky napájení jednotlivých větví informačního systému vedené z nového hlavního rozváděč budou provedeny novými kabely CYKY 2(3)x2,5-4. Přechod mezi nástupišti bude uskutečněn hlavní kabelovou trasou společnou s ostatním sdělovacím zařízením. Kabely budou uloženy v ochranných trubkách, popřípadě v kabelových lištách. Informační tabule budou ukostřeny na nosné kovové konstrukce přístřešků.

Hlavní trasa z výpravní budovy bude vedena ze sdělovací místnosti kabelovou šachtou do kabelovny v suterénu VB. Odtud bude v prostoru hlavního přechodu z VB pod stávajícím

kolejištěm budou kabely uloženy v oddělené neobsazené (tajné) části hlavního kabelového kolektoru, která bude v rámci stavebních úprav zpřístupněna.

V rámci stavby budou položeny chráničky pr.40mm z kabelovny kabelovým kolektorem na jednotlivá nástupiště, pro budoucí zatažení napájecího a datového kabelu pro informační panely (EIP/EZOP) na nástupištech. Chránička bude na nástupišti ukončena u stojky H nástupištního přístřešku, po které jsou vyvedeny ostatní nově navržené sdělovací a napájecí kabely pro zařízení umístěná na přístřešku.

Prívod kabelů k inf. tabulím na nást. sloupcích bude v samostatné zemní trase s případnou příloží dalších sdělovacích kabelů (kamery, reproduktory). Prívod kabelizace k zařízení v novém podchodu bude proveden z hlavní trasy, prostřednictvím kabelových chrániček a kabelových prostupů z nástupišť. Prostupy budou zřízeny v rámci stavební rekonstrukce podchodu pro cestující.

Venkovní rozvody po konstrukci nástupištního přístřešku budou uloženy v pancéřových trubkách. Kabely budou přiloženy do společné kabelové trasy s ostatními kabely sděl. zařízení. Kabelové rošty na přístřešcích musí být provedeny tak, aby nedocházelo k zatékání vody z odvodnění přístřešků.

4.7 NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ IS

Napájení zařízení se navrhuje ze zajištěné soustavy 1NPE/AC50Hz/230V/TN-S pro zabezpečovací zařízení. Ochrana před dotykem neživých částí bude provedena samočinným odpojením od zdroje a zvýšena proudovým chráničem. Podružný rozvaděč pro IS s proudovými chrániči jednotlivých větví bude v rámci stavby umístěn v blízkosti datového rozvaděče v DK. Rozvaděč bude doplněn o jističní a ochrany přidávaných větví.

Spotřeba systému je orientačně znázorněna v následující tabulce. Spotřeby jednotlivých prvků jsou závislé na použití konkrétních výrobků určeného dodavatele celého systému IS (výběrové řízení) a představují hodnoty průměrné.

Druh panelu (zařízení)	Typ panelu (zařízení)	Spotřeba (VA)	Počet panelů (zařízení)	Celk. spotřeba (VA)
Odjezdový panel	6 řádků	470	2	940
Příjezdový panel	6 řádků	420	1	420
Nástupištní panel oboustranný	2 řádky	200	13	2600
Podchodový panel	2 řádky	90	4	270
Podchodový panel	4 řádky	160	3	480
CELKEM				4710

4.8 MONTÁŽ INFORMAČNÍCH TABULÍ

Nové tabule budou uchyceny na ocelové konstrukce přístřešku pomocí přidavných šroubových úchytlů, výjimečně pomocí navařených přidavných konstrukcí s odpovídajícím ochranným nátěrem. Na stěnu bude montáž provedena typovými úchyty. Na nekrytých nástupištech budou informační tabule umístěny na samostatném sloupku. Venkovní informační tabule budou vybaveny zábranami proti usedání ptactva.

4.9 DEMONTÁŽE STÁVAJÍCÍCH INFORMAČNÍCH TABULÍ

Stávající IS v přednádraží musí být zachován včetně vedení datové větve do haly.

U ostatního stávajícího informačního zařízení, které již nebude nadále využíváno je uvažována kompletní demontáž všech venkovních prvků, případně i souvisejících vnitřních částí. Veškeré demontáže budou provedeny včetně držáků a přichytných a pomocných konstrukcí souvisejících s informačním zařízením.

Součástí demontážních prací bude i demontáž podružných venkovních ručičkových hodin umístěných na současných nástupištních přístřešcích (10ks) a dále digitálních podružných hodin v hale (ks), které jsou v současné době u odjezdových a příjezdové inf. tabule.

Odebrání náhradních dílů z demontovaných informačních tabulí pro použití v jiných žst bude možno provést při realizaci stavby po dohodě se zhotovitelem a pouze se souhlasem vlastníka zařízení.

Dále budou demontovány stávající nefunkčních kabelové rozvody.

4.10 ZEMNÍ PRÁCE

Uložení kabelů bude koordinováno s ostatními kabelovými trasami sdělovacího zařízení.

Kabelová trasa bude provedena podle předpisu SŽDC S4 a bude respektovat průjezdný průřez SŽDC pro těžkou mechanizaci. Kabelová trasa bude realizována s využitím mechanizace a v méně schůdných úsecích pak ručně.

V železniční stanici mezi krajními výhybkami budou kabelové trasy tvořeny kabelovými žlaby uloženými do výkopů 80 cm v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly a 50 cm mimo tato místa. Tyto trasy budou minimálně 220 cm od osy koleje.

Kabelová trasa mimo stanici bude vzdálena minimálně 235 cm od osy koleje. Kabelizace bude provedena ve volném terénu s krytím 70 cm s označením modrou výstražnou folií.

V podchodech kolejí a komunikací budou kabely uloženy v betonových žlabech nebo trubkách PVC těžké řady (případně ze silných plastických „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm.

Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod plání tělesa železničního spodku, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou.

Přechody propustků budou provedeny vně propustků. Kabely při přechodu pod vodotečí budou uloženy v předepsané hloubce pod pročištěným korytem.

Křížení s ostatními podzemními řády bude provedeno dle TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5711 a platných ČSN.

Výkopovými pracemi nesmí dojít ke znečištění štěrkového lože.

Před započítím výkopových prací je nutné provést přesné vytýčení inženýrských sítí a tím zabránit jejich případnému poškození.

Pokud se trasa kabelů pokládá před vlastními stavebními pracemi v kolejišti, je nutné dbát na dodržování předepsaného krytí a hloubky uložení. V některých místech je nutné vést trasu kabelů po povrchu a definitivně uložit do výkopu až po dokončení prací v daném místě.

Stavební postupy a pokládka kabelů musí být koordinovány tak, aby byla maximálně využita dodávaná výrobní délka kabelů bez nutnosti vkládání nadbytečných spojek.

Součástí dokladů stavby musí být i měření uzemnění. Při realizaci stavby musí být respektován dokument GR SŽDC č.j. 3975/2015-O14 (Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy).

5. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ROZVODŮ SZ

5.1 PROSTŘEDÍ

Vnitřní prvky sdělovacího zařízení jsou umístěny uvnitř budov v prostředí normálním dle ČSN 33 2000-3. Vnější kabely a prvky jsou konstruované pro vnější prostředí.

5.2 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ

U živých částí ve sdělovacích místnostech bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorách přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 4212.3N3 ČSN 33 2000-4-421 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře musí být uzamčeny a opatřeny bezpečnostními tabulkami podle ČSN 34 2600.

5.3 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ

Pro ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí platí příslušná ustanovení ČSN 34 2600 a ČSN 33 2000-4-421. Podle druhu jednotlivých napájecích soustav se užívá následujících způsobů ochrany:

- Ochrana samočinným odpojením od zdroje v síti TNC-S 3x400/230V, 50Hz (3x380/220V)
- Ochrana neživých částí obvodů FELV (napájení malým stejnosměrným napětím 24V, 48V, 60V).

U zařízení v prostorách normálních a nebezpečných stačí provést ochranu základní, u zařízení umístěného v prostorách zvlášť nebezpečných se provede s ohledem na prostředí ochrana zvýšená tím, že se provede doplňkové pospojování neživých částí.

5.4 UZEMNĚNÍ

Zřídí se nová uzemnění pro uzemnění neživých částí zařízení. Hodnota uzemnění musí být maximálně 5 Ohmů. Uzemnění se provede uzemňovacím páskem FeZn 30x4mm, který se uloží do kabelové rýhy. Uzemnění bude vyvedeno přes zkušební svorku.

6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu

realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění kabelizace. V prostoru přejezdu dojde k pokácení 1 ks vrby bílé.

V prostoru stavby se nenachází chráněné území, památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. Z hlediska ochrany významných krajinných prvků a památkové ochrany nedochází ke střetu zájmů.

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a LPF.

6.2 LIKVIDACE ODPADŮ

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Odstraňování odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

Odpady vzniklé při stavbě jsou zatříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. Nebezpečné odpady podle § 6 odst. 1 a 2 zákona jsou označeny v symbolem "*". Jedná se převážně o odpady Skupiny katalogu odpadů č. 17 „Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)“ :

Odpady vzniklé výkopovými pracemi :

- **17 01 01** – beton
- **17 01 02** – cihly
- **17 03 01*** – asfaltové směsi obsahující dehet
- **17 03 02** – asfalt
- **17 05 03*** – zemina nebo kamení obsahující nebezpečné látky
- **17 05 04** – zemina nebo kamení
- **17 05 07*** – štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

6.3 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly

a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků apod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a Referát životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku.

lokalizace úniku - zastavit rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru.

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jám, a odčerpát. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k likvidaci ve specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

6.3.1 Péče o životní prostředí

Při navrhované výstavbě je třeba dodržovat z hlediska péče o životní prostředí především tato všeobecně platná opatření:

- mechanismy používané při provádění zemních prací musí být správně seřizeny (exhalace!) a běh motorů musí být omezen na nezbytně nutnou dobu (zemní práce, chránička)
- ekologicky nebezpečný odpad (např. zbytky barev, laků, rozpouštědel, ředidel, ropných produktů, elektrolytu, odřezky kabelů a jejich obalů atd.) musí být odborně likvidován podle ekologických a bezpečnostních zásad - nikdy nesmí být ponechán na místech prací.
- po dokončení prací musí být staveniště řádně uklizeno. To platí zejména pro úseky kabelové rýhy prováděné v závěrečných fázích stavby (např. nástupiště), kde je nutné odklidit přebytečnou zeminu a uvést povrch do stavu umožňujícího finální úpravu povrchu

- předpokládané nároky na likvidaci odpadových materiálů jsou u tohoto provozního souboru minimální, zejména proto, že nebudou prováděny žádné demoliční práce. Zbytky kabelů a vodičů, stavebních nátěrů, nátěrových hmot a ředidel jakož i komunální odpad budou likvidovány jednotlivými postupy v rámci stavby.

6.3.2 Základní telefonické kontakty

Hasičský záchranný sbor	<i>tísňová linka</i>	112, 150
Hasičská záchranná služba SŽDC	tísňové telefonní číslo	972 544 444
Policie ČR	<i>tísňová linka</i>	158

7. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě zabezpečovacího zařízení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Práce osamělého pracovníka v prostoru kolejiště a v bezprostřední blízkosti je zakázána.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Při práci v dopravní kanceláři musí všichni montéři dbát pokynů zodpovědných dopravních pracovníků.

Před uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu musí být prověřena správnost uzemnění, jištění a dimenzování vodičů.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejišti. Je třeba dodržovat ustanovení **SŽDC Bp 1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC, žel. předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.

- Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě
- Zákona č.309/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 2:2005 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- Zákona č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.494/2001 Sb. o evidenci pracovních úrazů
- Vyhlášky ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízení
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnosti na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná o:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Při stavební činnosti musí být technologie stavby zvolena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

8. POŽÁRNÍ OCHRANA

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstala zachována průjezdnost objízdných komunikací (*popřípadě přístup*) pro záchranná vozidla Požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby by se požár likvidoval mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS SŽDC Cheb.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Bezpodmínečně je nutno provést hermetické utěsnění kabelů při vstupu do objektů a to z obou stran vstupního tělesa a kabelu. Nutné je i utěsnění vstupů do RD a chrániček i rezervních v překopech a protlacích. Shodně oboustranné hermetické utěsnění je nutné provést rovněž při vstupu do budov.

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

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 hygienická a 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.

9. ZKUŠEBNÍ PROVOZ

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. je tento provozní soubor charakteru „stavby dráhy“. U tohoto provozního souboru musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko bezpečnostní zkouškou (TBZ) a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Praze. Doba trvání zkušebního provozu pro sdělovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

10. OVĚŘOVACÍ PROVOZ

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na ŽDC ve vlastnictví státu zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu.

Navržené prvky sdělovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků na ŽDC ve vlastnictví státu.

Výběr konkrétního typu technologie sdělovacího zařízení bude předmětem realizační dokumentace této stavby.

Ověřovací provoz bude realizován podle zásad směrnice SŽDC č.34 : „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ ze dne 26.9.2007 pod č.j.: 21 786/07-OP.

11. OSTATNÍ

11.1 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO REALIZACI PS A SO

Pokud by bylo přistoupeno k etapizaci rekonstrukce železniční stanice v rámci dané stavby, bude nutno tuto skutečnost podřídit stavebním postupům odpovídajícím dopravní technologii, tak aby nebyl dlouhodobě narušen provoz ani nákladní ani osobní dopravy.

11.2 POKYNY PRO MONTÁŽ A DEMONTÁŽ

Veškeré práce spojené s montáží a demontáží sdělovacích zařízení (hodiny, kamerový systém, rozhlasové a informační zařízení atd.) a kabelů (optické, metalické) jsou obvyklé a nevyžadují zvláštního upozornění. Je třeba postupovat tak, aby demontovaná zařízení byla i nadále použitelná pro další možnou montáž do nových lokalit nebo popř. na náhradní díly. ***Musí být provedena se úzká koordinovanost prací s pokládkou místní kabelizace, rozhlasové kabelizace, informačního systému, zabezpečovacího zařízení a venkovního osvětlení v železniční stanici.***

12. VÝJIMKY

Pro realizaci tohoto PS není třeba žádných výjimek z předpisů a norem.