





PARÉ ČÍSLO :

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MAREK TYR		<b>tms projekt s.r.o.</b> Dubičné 106, Rudolfov 373 71 IČO: 48200891, DIČO: CZ48200891 <b>Projekční pracoviště PLZEŇ</b> Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ Tel.:378 229 850-55, Fax:378 229 870
NAVRHL, VYPRACOVAL	ANDREA DRNCOVÁ		
KRESLIL	ANDREA DRNCOVÁ		
KONTROLOVAL	ING. MAREK TYR		
OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. Stavební správa západ		
Název stavby : <b>"Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna          závor na vybraných PZS v obvodu SSZ "</b> <b>PS 14 PZS v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. - Jaroměř</b>			DATUM <b>12/2019</b>
			ÚČEL <b>DSP</b>
			ČÁST DOKUMENTACE <b>PŘÍLOHA ČÍSLO :</b>
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			<b>D.</b>
			<b>0001.</b>

# **PS 14 PZS V KM 9,619 (P5357), TRATĚ PARDUBICE HL.N. – JAROMĚŘ**

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

<b>1. SEZNAM PŘÍLOH A VÝKRESŮ.....</b>	<b>2</b>
<b>2. VŠEOBECNÁ ČÁST .....</b>	<b>2</b>
2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
2.2 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE .....	2
2.3 VÝCHOZÍ PODKLADY .....	3
2.4 ODCHYLKY OD PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE STAVBY.....	3
2.5 POSTUP VÝSTAVBY A SOUVISEJÍCÍ PS A SO .....	3
2.6 STÁVAJÍCÍ STAV ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ .....	3
<b>3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>3</b>
3.1 ZAPOJENÍ PZS.....	4
3.2 UMÍSTĚNÍ VNITŘNÍHO ZAŘÍZENÍ.....	4
3.3 NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ .....	4
3.4 KABELIZACE .....	5
3.5 PROVIZORNÍ ZAŘÍZENÍ .....	5
3.6 DEMONTÁŽE .....	5
3.7 VÝPOČET DÉLKY PŘIBLIŽOVACÍHO ÚSEKU .....	5
<b>4. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ROZVODŮ ZZ.....</b>	<b>6</b>
4.1 PROSTŘEDÍ.....	6
4.2 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ.....	6
4.3 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ .....	6
4.4 UZEMNĚNÍ .....	7
<b>5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>7</b>
<b>6. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI .....</b>	<b>7</b>
<b>7. ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY .....</b>	<b>8</b>
<b>8. ZKUŠEBNÍ PROVOZ.....</b>	<b>9</b>
<b>9. VYJÍMKY .....</b>	<b>9</b>

## 1. SEZNAM PŘÍLOH A VÝKRESŮ

- v.č. **0003**: Soupis stavebních prací, dodávek a služeb  
v.č. **0200**: Situační schéma ŽST Stéblová  
v.č. **0210**: Schéma křížení v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř  
v.č. **0211**: Schéma křížení v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř –  
Rozhledové a vyznačovací trojúhelníky  
v.č. **0300**: Tabulka přejezdu P5357

## 2. VŠEOBECNÁ ČÁST

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby : **Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ**  
Provozní soubor : **PS 14 PZS v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř**  
Místo stavby: železniční trať č.505 Pardubice hl.n. – Jaroměř  
Kraj : Pardubický  
Obec : Čeperka  
Katastrální území: Čeperka  
Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Praha 1, Dlážděná 1003/7, 110 00  
IČO: 70994234 DIČ: CZ 70994234  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9  
Projektant : TMS Projekt s.r.o., Dubičné 106, Rudolfov, 373 71, IČO: 48200891  
Projektční pracoviště Plzeň, Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ  
Stupeň dokumentace : ***dokumentace pro stavební povolení***  
Dokumentace byla dokončena k termínu: **10/2019**

### 2.2 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Železniční trať č.505C **Pardubice hl.n. – Jaroměř** je celostátní elektrifikovaná stejnosměrná trať zařazená do evropského železničního systému. Nejvyšší traťová rychlost je 160 km/h, v předmětném traťovém úseku 160 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 1000 m. Trať je elektrifikovaná a je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Traťové zabezpečovací zařízení je provozován obousměrný autoblok.

Předmětný přejezd **P5357 v km 9,619** křižuje silnici III. třídy č.0373 a je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory ve čtyř-kvadrantovém provedení kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-AC. Přejezd je dvokolejný a nachází se v obvodu ŽST Stěblová. PZS je ovládán pomocí počítačů náprav s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. SZZ je elektronické stavědlo ESA11.

## 2.3 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Zvláštní technické podmínky na zpracování projektové dokumentace
- Vstupní porada pro zpracování přípravné dokumentace stavby
- Katastrální mapy a výpisy z KN z Katastrálního úřadu
- Geodetické zaměření - SŽG
- Provedené průzkumy a místní šetření v terénu
- Technická dokumentace provozovaného zařízení
- Technická dokumentace stávajících inženýrských sítí
- Výsledky místních šetření a jednání se zainteresovanými stranami
- Registr DaP provozovatele dráhy (Dokumenty a předpisy provozovatele dráhy SŽDC)
- Zákon č.266/1994 Sb. O drahách, v platném znění a k němu vydané platné Vyhlášky
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30.06.2006 pod č.j.: 13 511/06-OP.

## 2.4 ODCHYLKY OD PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE STAVBY

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

## 2.5 POSTUP VÝSTAVBY A SOUVISEJÍCÍ PS A SO

Provozní soubory lze realizovat samostatně.

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí doprojektování bude i vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

## 2.6 STÁVAJÍCÍ STAV ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Železniční trať č.505C **Pardubice hl. n. – Jaroměř** je celostátní elektrifikovaná stejnosměrná trať zařazená do evropského železničního systému. Nejvyšší traťová rychlost je 160 km/h, v předmětném traťovém úseku 160 km/h. Zábřzdna vzdálenost je 1000 m. Trať je elektrifikovaná a je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Traťové zabezpečovací zařízení je provozován obousměrný autoblok.

Předmětný přejezd **P5357 v km 9,619** křižuje silnici III. třídy č.373 a je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory ve čtyř-kvadrantovém provedení kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-AC. Přejezd je dvokolejný a nachází se v obvodu ŽST Stěblová. PZS je ovládán pomocí počítačů náprav s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. SZZ je elektronické stavědlo ESA11.

### 3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Předmětný přejezd **P5357** v **km 9,619** se silnicí III. třídy č. 0373 na trati Pardubice hl.n. – Jaroměř a je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy PZS 3ZBI s celými závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění závorových břevna.

Vnitřní výstroj PZS v km 9,619 je umístěna v SÚ Stéblová.

Z lichého směru od ŽST Rosice nad Labem bude spouštěcí úsek přejezdu P5357 posunut z km 8,286 do km 8,737 (viz. v.č. 0200).

Ze sudého směru od ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka budou spouštěcí úseky přejezdu P5357 posunuty z km 11,620 do km 11,152 a přejmenovány (viz v.č.0200).

Informace o obsazenosti úseků budou doplněny do relé RZ a bude upraveno ASW předmětné SÚ. Ve volném stojanu PZS v km 9,619 budou doplněny reléové obvody (relé, časové jednotky, atd.) pro funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor na základě nových výpočtů přibližovacích úseků.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny a situovány na traťovou rychlost 160 km/hod.

Vzhledem k zasahujícím přibližovacím úsekům do obvodu ŽST Stéblová bude nutná úprava SW navazujícího staničního zabezpečovacího zařízení v délce trvání 1 den. Předmětné SZZ ŽST Stéblová zároveň svými prvky detekce volnosti ovládá řešené PZZ. Na základě schválené tabulky přejezdu a uvedených spouštěcích bodů PZZ bude upraven, přezkoušen a uveden do provozu ASW pro tuto ŽST. Pro zapracování do navazujícího SSZ ŽST bude nutno úpravu SZZ s vlivem na dopravu (včetně výměny SW) provést přednostně v nočních hodinách v době dopravního klidu.

Umístění kontrolních a ovládacích prvků se nezmění.

Nová kabelizace nebude zřizována.

Na komunikaci bude provedeno nebo obnoveno vodorovné dopravní značení do všech směrů včetně hranic křižovatek dle TP133.

#### 3.1 ZAPOJENÍ PZS

PZZ bude ovládáno jako ve stávajícím stavu tj. pomocí kolejových obvodů a počítačů náprav s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení typu ESA11 v ŽST Stéblová. Přibližovací úsek bude prodloužen na základě nového výpočtu s ohledem na doplnění funkcionality s postupným sekvenčním sklápěním závor ve čtyř-kvadrantovém provedení.

#### 3.2 UMÍSTĚNÍ VNITŘNÍHO ZAŘÍZENÍ

Vnitřní zařízení se nebude umisťovat

#### 3.3 NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ

Napájení zařízení zůstává ze stávající elektrické přípojky

### 3.4 KABELIZACE

#### 3.4.1 Nové kabely zabezpečovacího zařízení

Nová kabelizace nebude zřizována. K přenosu opakovačů počítačů náprav a kolejových obvodů se využijí rezervy ve stávajících kabelech.

### 3.5 PROVIZORNÍ ZAŘÍZENÍ

Na období od vypnutí přejezdového zabezpečovacího zařízení z činnosti do doby aktivace zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50-100m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem „Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti“. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Bezpečnost na přejezdech bude zajištěna osazením příslušných návěstidel podle předpisů SŽDC (D1) a zpravováním strojvedoucích písemnými rozkazy.

### 3.6 DEMONTÁŽE

U stávajícího zařízení není uvažováno s demontáží.

### 3.7 VÝPOČET DÉLKY PŘIBLIŽOVACÍHO ÚSEKU DLE ČSN 34 2650

**PZS 3ZBI (s celými závorami) v km 9,619:**

**Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby**

$$d_T = d_p + d_s = 17,80 + 3 = \mathbf{20,80s} - \text{chodci}$$

$$d_T = d_p + d_s = 17,80 + 22 = \mathbf{39,80s} - \text{vozidla}$$

**Vyklizovací doba**

$$t_v = 3,6 \times d_T \times V_s^{-1} = 3,6 \times 39,80 \times 5,00^{-1} = \mathbf{28,66s}$$

**Délka směrodatná pro výpočet předzváněcí doby**

$$d_z = d_s + d_8 - d_9 + d_{10} + d_{11} = 22 + 1 - 2,4 + 1 + 2 = \mathbf{23,60m}$$

**Předzváněcí doba pro silniční vozidla (pro závory před přejezdem)**

$$t_{zvo} = 3,6 \times d_z \times V_s^{-1} = 3,6 \times 23,60 \times 5,00^{-1} = \mathbf{16,99s}$$

**Předzváněcí doba pro silniční vozidla (pro závory za přejezdem)**

$$t_{zzvo} = 3,6 \times d_T \times V_s^{-1} = 3,6 \times 39,80 \times 5,00^{-1} = \mathbf{28,66s}$$

**Předzváněcí doba pro chodce**

$$t_{zzch} = 3,6 \times (d_p + 3) \times V_s^{-1} = 3,6 \times 20,80 \times 3,00^{-1} = \mathbf{24,96s}$$

**Předzváněcí doba pro závory před přejezdem**

$$t_z = \max(t_{zvo}; t_{zzch}) = \mathbf{24,96s}$$

**Předzváněcí doba pro závory za přejezdem**

$$t_{zz} = t_z + (t_{zzvo} - t_{zvo}) = 24,96 + (28,66 - 16,99) = \mathbf{36,62s}$$

**Přibližovací doba (přejezd s celými závorami, úhel křížení  $\alpha = 103^\circ$ )**

$$t_L = t_r + t_{zz} + t_{b1} + t_{b2} + t_u + t_{u2} = 1 + 37,63 + 6 + 3 + 10 + 0 = \mathbf{56,62s}$$

## Délka přibližovacího úseku

$$L_P = 3,6^{-1} \times V_t \times t_L = 3,6^{-1} \times 160 \times 56,62 = \mathbf{2517m}$$

### 3.7.1 Výpočet rozhledové délky pro nejpomalejší vozidlo

$$L_P = \frac{V_z}{V_{sn}} \times (D_p + D_s) = \frac{10}{5} \times (13,4 + 22) = \mathbf{70,8m}$$

## 4. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ROZVODŮ ZZ

### 4.1 PROSTŘEDÍ

Vnitřní prvky zabezpečovacího zařízení jsou umístěny uvnitř budov v prostoru normálním dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. (AB4, AC1, AD1, AE1, AF1, AG1, AH1, AK1, AL1, AM1, AN1, AP1 a AQ1). Zařízení umístěná vně budov jsou v prostoru nebezpečném dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3., neboť se jedná o prostory vnějších vlivů třídy AA7 a AB7.

### 4.2 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ.

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí bude provedena izolací podle čl. 412.1, kryty nebo přepážkami podle čl. 412.2, nebo zábranou podle čl. 412.3 ČSN 33 2000-4-41 ed.2., případně kombinací těchto ochranných opatření.

U živých částí v oddělených místnostech bude ochrana před nebezpečným dotykem živých částí provedena zábranou, neboť se jedná o umístění zařízení v prostorech přístupných pouze určeným pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu čl. 412.3N3 ČSN 33 2000-4-41 ed.2. a čl. 5.4 ČSN 34 2600 ed.2. Dveře musí být uzamčeny a opatřeny bezpečnostními tabulkami podle ČSN 34 2600 ed.2.

### 4.3 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ

Pro ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí platí příslušná ustanovení ČSN 34 2600 ed.2. a ČSN 33 2000-4-41 ed.2. Podle druhu jednotlivých napájecích soustav se užívá následujících způsobů ochrany:

- a) Ochrana základní – samočinným odpojením od zdroje v síti TNC-S 0,4/0,23 kV
- b) Ochrana zvýšená – proudovými chrániči
- c) Ochrana neživých částí obvodů FELV (*napájení malým stejnosměrným napětím 24V, 40V, 48V, 60V*) tím, že se propojí tyto neživé části s ochrannou soustavou sítě IT (tzn. s ochranným uzemněním neživých částí sítě IT). Pokud by dodavatel doložil, že zdroje malého stejnosměrného napětí i ostatní prvky v těchto obvodech (jako relé, stykače apod.) a uspořádání obvodů splňují požadavky, které jsou kladeny na obvody SELV podle čl.411.1.2 ČSN 33 2000-4-41 ed.2, pak by se tyto obvody považovaly za obvody SELV a uskutečňovaly by ochranu jak neživých, tak i živých částí.
- d) Ochrana před atmosférickým přepětím – uzemněním

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. Tato doplňková ochrana je dovolena v kombinaci s ochranou samočinným odpojením v síti IT.

#### **4.4 UZEMNĚNÍ**

Uzemnění bude využito stávající.

### **5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

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.

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím, kácení dřevin ani jiným zásahům do životního prostředí.

Realizovaná stavba svým záměrem nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

### **6. 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, jističů 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 předpis **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:

- Zákoník práce – zákon č.262/2006 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. 3:2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. V nařízení jsou stanoveny základní povinnosti především se jedná:

- 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.

## **7. ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY**

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS SŽDC.

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorech. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 15-45.

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Při porušení stávajících prostupů (požárních ucpávek) v rámci realizace stavby nutno porušené prostupy opravit či realizovat nově.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení zpracovat soupis požárních ucpávek a těsnění.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č.133/1985 Sb. v platném znění. 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.

Po ukončení stavby budou na elektrickém zařízení provedeny revize dle platných předpisů.

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

## **8. ZKUŠEBNÍ PROVOZ**

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška 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. Doby trvání zkušebního provozu určí Drážní úřad.

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

## **9. VYJÍMKY**

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