


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

		EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno		tel. : +420 533 312 000 e-mail: info@exprojekt.cz datová schránka: dh84e85	
OBJEDNATEL:		Správa železnic, státní organizace - OŘ Ostrava SEE Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava			
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU ING. PAVEL ODEHNAL <i>Odehnal P.</i>		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO ING. PAVEL ODEHNAL <i>Odehnal P.</i>		NAVRHL, VYPRACOVAL ING. JAROSLAV KYPŮS <i>Kypůs J.</i>	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ		OBEC: BOHUMÍN		KONTROLOVAL ING. DAVID ROSE <i>Rose D.</i>	
STUPĚŇ: Projekt		ZAK. ČÍSLO:			
MĚŘÍTKO ----		POČET FORMÁTŮ 10xA4			
DATUM: 9/2020		ČÁST DOKUM. E.3.1			
PŘÍLOHA 1		PD - Oprava kolejí č. 93, 94 a 94a Bohumín-Vrbice - Bohumín SO 01 Úprava trakčního vedení Technická zpráva			

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.0 ÚVOD

Dokumentace *SO 01 Úprava trakčního vedení* řeší opravu trakčního vedení v úseku Bohumín-Vrbice - Bohumín, koleje č. 93, 94 a 94a.

Oprava trakčního vedení je v dotčeném traťovém úseku vyvolána plánovanou změnou konfigurace kolejiště (výměna výhybek, směrové a výškové posuny kolejí).

Navržené opravy na trakčním vedení respektují nové polohy výhybek, kolejí a zajistí plnou funkčnost trakčního vedení v novém stavu.

V projektové dokumentaci je zohledněn plánovaný výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení je navrženo tak, aby následné přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině 25kV.

V současné době se dotčený úsek nachází na celostátní trati, která je elektrizována systémem 3kV DC.

Majitelem trakčního vedení je Správa železnic, státní organizace.

Správcem zařízení je Správa železnic, Oblastní ředitelství Ostrava – SEE.

1.1 Dotčené pozemky

Realizace této opravné práce bude probíhat na pozemcích:

- k.ú. Pudlov, parc. číslo 1442/24, vlastník České dráhy, a.s.

2.0 POUŽITÉ PODKLADY

- Zadávací dokumentace projektu
- Provozní dokumentace TV dotčeného traťového úseku a železniční stanice
- Místní šetření a měření provedené zpracovatelem této části PD
- Zadávací podklady Správy železnic a technické podmínky (TP a ZTP) pro zpracování projektu stavby
- Projektová dokumentace s názvem „Oprava kolejí č. 93, 94, 94a Bohumín-Vrbice - Bohumín“ poskytnutá Správou železniční geodézie
- Typová sestava „J“ pro elektrizaci tratí stejnosměrnou napětíovou soustavou
- Typová sestava „S“ pro elektrizaci tratí střídavou napětíovou soustavou
- Platné normy, předpisy, TKP

2.1 Návaznost na jiné SO a PS

Tato projektová dokumentace navazuje na již provedené opravné práce v dotčeném úseku a na ostatní SO a PS projektové dokumentace s názvem „Oprava kolejí č. 93, 94, 94a Bohumín-Vrbice - Bohumín“

2.2 Platné normy a předpisy:

Pro návrh trakčního vedení platí přednostně tyto normy:

- o ČSN 34 1500 ed. 2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Předpisy pro elektrická trakční zařízení

- ČSN 34 1530 ed. 2 Drážní zařízení – Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 34 5145 ed.2 Názvosloví pro elektrická trakční zařízení
- ČSN 37 5199 Označování a bezpečnostní sdělení na trakčních vedeních celostátních drah a vleček
- ČSN 73 6223 Ochrany proti nebezpečnému dotyku s živými částmi trakčního vedení a proti účinkům výfukových plynů na objektech nad kolejemi železničních drah
- ČSN EN 13 670 Provádění betonových konstrukcí
- ČSN EN 50 110-1 ed. 3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- ČSN EN 50 110-2 ed. 2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 2: Národní dodatky
- ČSN EN 50119 ed.2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Trolejová vedení pro elektrickou trakci
- ČSN EN 50122-1 ed. 2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Část 1: Ochranná opatření vztahující se na elektrickou bezpečnost a uzemňování
- ČSN EN 50 122-2 ed. 2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Část 2: Ochranná opatření proti účinkům bludných proudů, způsobených DC trakčními proudovými soustavami
- ČSN EN 50 124-2 Drážní zařízení – Koordinace izolace – Část 2: Přepětí a ochrana před přepětím
- ČSN EN 50 125-2 Drážní zařízení - Podmínky prostředí pro zařízení - Část 2: Pevná elektrická zařízení
- ČSN EN 50 163 ed. 2 Drážní zařízení – Napájecí napětí trakčních soustav
- ČSN EN 50 317 ed. 2 Drážní zařízení - Systémy odběru proudu - Požadavky na měření dynamické interakce mezi pantografovým sběračem a nadzemním trolejovým vedením a ověřování těchto měření
- ČSN EN 50367 Drážní zařízení - Systémy sběračů proudu - Technická kritéria pro interakci mezi pantografem a nadzemním trolejovým vedením (pro dosažení volného přístupu)
- ČSN EN 50388 Drážní zařízení - Napájení a drážní vozidla - Technická kritéria pro koordinaci mezi napájením (napájecí stanice) a drážními vozidly pro dosažení interoperability
- Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- D1 Dopravní a návětní předpis
- E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu TV
- E15 Předpis pro měření parametrů TV měřicím vozem

2.3 Stávající TV

Dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC.

Kolej č. 93 je elektrizována hlavní sestavou TV 150mm² Cu + 120mm²Cu bez přídavného lana.

Kolej č. 94 je elektrizována hlavní sestavou TV 150mm² Cu + 120mm²Cu bez přídavného lana.

Trakční vedení dotčených kolejí bylo rekonstruováno v rámci stavby „ČD DDC, Optimalizace žel. uzlu Bohumín“

3.0 ŘEŠENÍ TRAKČNÍHO VEDENÍ

Rozsah opravy trakčního vedení je určen zadávací dokumentací projektu. Zadavatel požaduje provést:

- Výměnu nevyhovujících trakčních podpěr tak, aby byla zajištěna sjízdnost TV nad novými výhybkami a kolejemi
- Výměnu nevyhovujících závěsů TV
- Převěšení vybraných kotevních systémů č. 93, 405, 411
- Převěšení, směrovou a výškovou regulaci TV v dotčeném úseku
- Výměnu nevyhovujícího ukolejnění
- Výměnu izolátorů v podélných polích u koleje č. 93

Rozsah opravy TV je v km 273,225 – 274,300 na koleji č. 94 a 94a v návaznosti na úpravy železničního spodku a svršku.

Rozsah opravy TV je v km 0,000 – 0,910 na koleji č. 93 v návaznosti na úpravy železničního spodku a svršku.

Celkový rozsah tohoto SO je zřejmý z Polohového plánu – příloha č. 3.

Nové trakční vedení je navrženo podle vzorové sestavy „J“ a „S“ pro elektrizaci železničních tratí. Pokud je v projektu uveden odkaz na konkrétní sestavení (součást), je tím pouze uveden minimální standard pro uvedený prvek, je možné použít i jiný schválený Správou železnic s minimálně stejnými nebo lepšími vlastnostmi. Potom je možné, že tato změna vyvolá i změnu řešení některých konstrukčních detailů uvedených v projektu.

3.1 Technické řešení požadovaných oprav TV

Betonážní práce

Jsou navrženy hloubené základy podle typového podkladu "Základy trakčního vedení", (SUDOP Praha, zpracováno v dubnu 2006), při návrhu jsou respektovány ustanovení ČSN EN 50119 ed. 2. V souladu s ČSN EN 206-1 a kapitolou 18 TKP staveb státních drah je navrhován beton C25/30 – XF1(CZ). Základy stožárů se realizují již do stávajícího terénu a to tak, aby pokud možno respektovaly výhledovou polohu koleje a výhledové železniční těleso. Vrchní hrany základů jsou navrženy 20 cm nad úroveň terénu.

Betonáž základů musí být prováděna v souladu s normami uvedenými v TKP. Vrchní plocha základu musí být provedena bez prohlubní v mírném sklonu od středu základu k hranám tak, aby na základu nezůstávala voda a aby stožár byl osazen v požadované svislosti bez nadměrného podkládání patky stožáru.

Je nutné bezpodmínečně dodržet předepsanou technologii realizace betonáže a tvar základů podle TKP a typových podkladů z důvodů následných stavebních prací v blízkosti základů (např. kabelovody, trativody, kanalizace apod.). U stupňových základů je nutno navršenou zeminu hutnit ve vrstvách. Každý základ vybetonovat najednou za účelem zajištění kompaktního betonu v celém objemu základů.

Betonovou směs důsledně vibrovat v souladu s požadavky TKP i v okolí svorníkových košů. Maximální povolené tzv. "volné rameno svorníků" (tj. délka mezi vrchní hranou základu a spodní hranou rektifikační matice) po osazení a vyregulování stožáru je 25 mm! Při zhotovení základů stožárů, které jsou situovány v blízkosti příkopu stávajícího odvodnění trativodu apod. je nutné zajistit provizorní odvedení vody mimo výkop základu. Označníky pro geodetické účely podle TKP staveb státních drah, čl. 31.3.3 se osadí do všech základů TV.

Základy podpěr byly navrženy pro běžnou únosnost zeminy (B). Charakteristika zeminy je uvedena v typové dokumentaci základů. Bude-li při výkopu zjištěna jiná únosnost zeminy, je třeba ihned upozornit investora a postupovat dle TKP.

Podle TKP je součástí přejímacího řízení předávání základové spáry investorovi zhotovitelem, včetně geotechnického zjištění stavu základové zeminy.

Výkopy základů se provádějí stávajícími technologiemi obvyklou pro hloubené základy. Ručním výkopem je třeba provést základy v blízkosti stávajících objektů. V případě, že by při výkopu těchto základů došlo ke kolizi se stávajícími objekty, je třeba ihned upozornit investora a projektanta a postupovat dle TKP. Při výkopu všech základů je třeba dbát zvýšené opatrnosti. Postup prací musí být upraven tak, aby čas od výkopu k betonáži byl co nejkratší. V místech výskytu spodní vody je nutno přizpůsobit technologii stavby a provést opatření podle TKP. V případech základů umístěných do stávajícího příkopu odvodnění zajistit výkop před vnikáním povrchové vody.

Z důvodu zajištění chodu stávajících zařízení při realizaci stavby je nutné respektovat stávající úložné kabelové rozvody, drátovody apod.

Dodavatel TV je povinen respektovat vyjádření odborných správ Správy železnic – OŘ Ostrava, před zahájením výkopových prací je nutné vytyčení kabelů a dále se provedou v požadovaných místech sondážní výkopy pro ověření polohy kabelových vedení a dle potřeby se provede úprava dotčené kabelové trasy. Investor zajistí při zjištění kabelů v místě základu ověření jejich funkčnosti a při provádění výkopu základů dozor jednotlivých provozovatelů.

Typy nových základů jsou uvedeny ve Stavební tabulce – příloha č. 5.

Souřadnice nových základů jsou uvedeny v Seznamu souřadnic trakčních stožárů – příloha č. 6.

Nové trakční stožáry

Jsou navrženy dle typového podkladu "Stožáry trakčního vedení" (SUDOP Praha, zpracováno v dubnu 1999 + doplňky).

Číslování nových trakčních stožárů bude provedeno zásadně pomocí tabulek.

Situování nových trakčních stožárů respektuje novou konfiguraci kolejiště v dotčeném úseku. Všechny bezpečnostní a výstražné nátery a číslování trakčních stožárů musí být provedeno v souladu s normou ČSN 37 5199.

Typy navržených nových stožárů jsou uvedeny ve Stavební tabulce - příloha č. 5.

Výměna nevyhovujících systémů kotvení

Kotvení dotčených systémů bude převěšeno anebo vyměněno za nové.

Navržený materiál nových kotevních nástavků je lano nerez 50mm² (např. L33/I).

405 – TP č. 119 – převěšení kotvení na novou TP č. 119, zkrácení kotevního nástavku

411 – TP č. 121A – převěšení kotvení na novou TP č. 121A, zkrácení kotevního nástavku

93 – TP č. 123A – nové kotvení vč. kotevních nástavků a izolátorů

Typy kotvení a délky nových kotevních nástavků jsou uvedeny v Tabulce kotvení – příloha č. 4.

Úpravy TV na koleji č. 93

Po ukončení kolejových úprav se provede výšková a směrová regulace TV v km 0,000 – 0,910. Na kotevním úseku 93 dojde po ukončení prací k výměně věšáků TV.

TP č. 119B – kompletní demontáž stávajícího stožáru, převěšení kotvení systému 405 na novou TP č. 119B, nové kotevní nástavky vč. izolátorů

TP č. 121A - kompletní demontáž stávajícího stožáru, převěšení kotvení systému 411 na novou TP č. 121A, nové kotevní nástavky vč. izolátorů

TP č. 121B – nový stožár

TP č. 123A - kompletní demontáž stávajícího stožáru, nové kotvení systému 93, nové kotevní nástavky vč. izolátorů

TP č. 123B – výměna nevyhovujících šikmých izolovaných konzol, doplnění ovládací lávky pro ÚO201

TP č. 125A – výměna nevyhovujících šikmých izolovaných konzol, výměna izolátorů v kotevním systému Sp18, výměna ukolejnění

TP č. 127A – výměna nevyhovujících šikmých izolovaných konzol, výměna ukolejnění

TP č. 127B, 129A, 131A – nový stožár

TP č. 133A, 135A, 137A - výměna nevyhovujících šikmých izolovaných konzol, výměna ukolejnění

TP č. 139A, 139B, 141A, 143A – nový stožár

TP č. 145A, 147A, 149A - výměna nevyhovujících šikmých izolovaných konzol

úsek TP č. 151 – 145A – výměna izolátorů v podélných polích

Situování nových stožárů bylo provedeno na nový stav kolejiště. Po definitivním provedení kolejových úprav se provede výšková a směrová regulace TV na projektované hodnoty.

Úpravy TV na koleji č. 94 a 94a

Po ukončení kolejových úprav se provede výšková a směrová regulace TV v km 273,225 – 274,300. Na kotevním úseku 94 dojde po ukončení prací k výměně věšáků TV.

TP č. 160B – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 3cm od stávajícího stožáru

TP č. 158A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 2cm ke stávajícímu stožáru

TP č. 154B – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 11cm ke stávajícímu stožáru

TP č. 152A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 8cm ke stávajícímu stožáru

TP č. 150A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 8cm ke stávajícímu stožáru

TP č. 148A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 8cm ke stávajícímu stožáru

TP č. 146A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 8cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 144A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 8cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 142A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 7cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 140A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 6cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 138A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 5cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 136A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 3cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 134A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 4cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 130A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 3cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 128B – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 1cm ke stávajícímu stožáru
TP č. 128A – provede se směrová a výšková regulace TV na projektované hodnoty na stávajících závěsech, kolejový posun 4cm od stávajícího stožáru
TP č. 126A – 2x nové závěsy TV, kolejový posun 11 cm od stávajícího stožáru
TP č. 124A – 1x nový závěs TV, kolejový posun 18 cm od stávajícího stožáru
TP č. 122A – nový stožár vč. závěsu TV a ukolejnění

Výškové posuny kolejí se v tomto úseku pohybují v rozmezí 0-9cm. Po definitivním provedení kolejových úprav se provede výšková regulace TV na projektovanou výšku 5,60 m nad TK.

Navržené klikatosti TV jsou uvedeny v Montážní tabulce – příloha č. 7.

3.2 Napájení trakčního vedení

Rozsah napájení a dělení TV se po provedení opravné práce nezmění.
Stávající schéma napájení a dělení obsahuje příloha č. 2.

3.3 Použitá sestava trakčního vedení

Trakční vedení bude provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3kV DC. Jedná se o úpravu na stávajícím systému trakčního vedení.

3.4 Závěsy trolejového vedení

Veškeré nové závěsy trolejového vedení budou provedeny podle doplňku vzorové sestavy „J“, zpracované SUDOPem Praha a schváleného v říjnu 1994 a včetně všech následných doplňků jednotlivých funkčních souborů.

Popis typu závěsů:

a) závěsy na šikmých konzolách – u individuálních trakčních podpěr

Výška sestavy v místech závěsů trolejového vedení je pro $R > 500\text{m}$ 1500 mm a pro $R < 500\text{m}$ 1300 mm.

Typy nových závěsů jsou uvedeny v Montážní tabulce – příloha č. 7.

3.5 Výška trolejového drátu

Základní výška trolejového drátu podle ČSN 34 1530 ed.2 je 5,50 m nad TK. Projektovaná normální výška troleje v závěsech je zde 5,60 m nad TK. Po provedení kolejových úprav bude provedena výšková regulace TV na projektovanou hodnotu v celém dotčeném úseku.

3.6 Vodiče TV

Koleje č. 93, 94 a 94a jsou elektrizovány hlavní sestavou TV 150mm² Cu + 120mm² Cu bez přídatného lana.

Vodiče budou použity stávající, po kolejových úpravách bude provedena směrová a výšková regulace TV.

4.0 OSTATNÍ VEDENÍ A KONSTRUKCE

4.1 Zpětné vedení

Vedení zpětného trakčního proudu je zajištěno pomocí pojížděných kolejnic. V objektech trakčního vedení nejsou obsažena žádná kolejnicová propojení, stávající proudové propojky jsou součástí železničního svršku a zabezpečovacího zařízení. Zajištění vodivé cesty zpětného trakčního proudu s ohledem na izolaci kolejiště pro zabezpečovací zařízení je prokázáno v koordinačních schématech ukolejnění a trakčních propojení uložených u správce.

4.2 Přístroje

Děliče	netýká se tohoto SO
Izolátory	plastové pro izolační hladinu 25kV
Odpojovače	netýká se tohoto SO

5.0 REALIZACE PROJEKTU A UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

5.1 Stavebně-montážní postupy úprav trakčního vedení

Nejprve se provede realizace betonáže v samostatných krátkodobých (denních) výlukách. Předpokládaná délka jednotlivých výluk pro tyto práce je 10 hodin. Výkopy pro základy se provedou bagrem ze železničního vozu, v místech výskytu překážek, tj. stávajících podzemních vedení apod. se výkopy provedou ručně. Betonáž základů se předpokládá rovněž z koleje, z pojízdne betonárky.

Opravné práce na TV (montáž a demontáž) se předpokládají v samostatných krátkodobých (denních) výlukách. Předpokládaná délka jednotlivých výluk pro tyto práce je 10 hodin. Práce na opravě trakčního vedení budou prováděny obvyklými technologickými postupy. Montážní a demontážní práce na TV se předpokládají z vagónů montážního vlaku.

5.2 Montážní práce

Po vyzrání betonu základů TV (cca 3 týdny po betonáži) může dojít k montáži nových stožárů a dalším následujícím opravám. Při technologii montáže je nutné dodržovat podmínky vzorové dokumentace sestavy „J“, TKP a technologické postupy zhotovitele pro montáž trakčních vedení.

5.3 Demontáž stávajícího TV

V rozsahu technického řešení tohoto SO je navržena demontáž těchto vybraných prvků TV

- Kompletní demontáž stávajících trakčních stožárů TP č. 119B, 121A, 122A, 123A, 127B, 129A, 131A, 139A, 139B, 141A, 143A včetně veškeré výstroje, ukolejnění. Dále bude provedena demontáž původního základu u TP č. 121A (rozměry 100x140cm). Základy těchto trakčních stožárů budou demontovány min. 1m pod stávající terén.
- Demontáž šikmých izolovaných konzol na TP č. 124A, 126A, 123B, 125A, 127A, 133A, 135A, 137A, 145A, 145B, 147A, 149A
- Demontáž kotvení na TP č. 123A, 121A, 119B

Rozsah demontáže je zřejmý z Polohového plánu – příloha č. 3.

Suť ze základů a přebytečná zemina se odveze na skládku určenou pro tuto stavbu a zlikviduje dle platné legislativy.

Veškerý demontovaný a roztržený materiál TV je určen k likvidaci v rámci stavby. Případný využitelný materiál určený provozovatelem SEE bude předán na místo určené pro další využití.

Všechny výše uvedené práce jsou zohledněny v Soupise prací – příloha č. 11.

5.4 Návrh stavebních postupů

Návrh délky a počtu výluk je uveden v samostatném dokumentu Plán organizace výstavby – příloha č. 10.

6.0 OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

6.1 Ukolejnění stožárů TV a ocelových konstrukcí

Ukolejnění je prováděno z důvodu ochrany neživých částí TV před nebezpečným dotykovým napětím. Ukolejnění je realizováno s ohledem na plnění norem ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN 34 2613 a ČSN EN 50122-1.

Ukolejnění nových trakčních stožárů je navrženo individuální pomocí opakovatelných průrazek, např. HGS.

Ukolejnění nových stožárů se provede na stejný kolejnicový pás jako původní stožáry.

6.2 Ochrana proti atmosférickému přepětí

je provedena podle ČSN 34 1500 ed.2 růžkovými bleskojistkami, zůstává beze změny.

6.3 Bezpečnostní tabulky

Vzhledem k umístění nových trakčních stožárů nejsou nové bezpečnostní tabulky navrženy.

6.4 Návěstidla pro elektrický provoz dle předpisu D1

Zůstávají stávající beze změny.

6.5 Nátěry

Nátěry jsou rozděleny na ochranné, bezpečnostní a protikorozní a provádějí se dle předpisu S 5/4, příslušných ČSN a podle TKP staveb státních drah.

bezpečnostní nátěr žluto-černými pruhy

navržen na novou TP č. 122A

bezpečnostní nátěr bílo-červenými pruhy

netýká se tohoto SO

7.0 OCHRANA A BEZPEČNOST PŘI PRÁCI

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách SŽDC". Při výstavbě trakčního vedení je nutné řídit se zejména ustanoveními části čtvrté "Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v provozované železniční dopravní cestě" a části páté "Podmínky pro bezpečnou práci při odborných pracích" tohoto předpisu.

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Zhotovitel se musí při práci a pobytu na stavbě řídit zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně, navazujícími ustanoveními Vyhlášky o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci) č. 246/2001 Sb a musí dodržovat předpis SŽDC Ob14 (Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace).

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

8.0 RŮZNÉ

8.1 Způsob uvádění UTZ/E do provozu

- a/ **realizace odborným dodavatelem**, provedení funkčních zkoušek, předložení dokladů a opravené projektové dokumentace dle skutečného provedení.
- b/ provedení **výchozí revize** (revizní technik s příslušným oprávněním vydaným DÚ).
- c/ provedení **Technické prohlídky a zkoušky** právnickou osobou, oprávněnou vydávat protokoly UTZ/E na základě pověření, které vydává Ministerstvo dopravy.
- d/ vydání **Průkazu způsobilosti**.
- e/ **přejímací řízení** za účasti objednatele.

8.2 Určení vnějších vlivů

Podmínky prostředí pro pevná elektrická zařízení stanovuje ČSN EN 50125-2, dle ČSN 332000- ed. 3 se z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem jedná o venkovní prostor nebezpečný.

8.3 Doklady

Po ukončení prací zhotovitel zajistí a předá objednavateli dokumentaci skutečného provedení prací, výchozí revizní zprávu, protokol o technické prohlídce a zkoušce UTZ a nový nebo rozšířený průkaz způsobilosti. Dále bude provedeno zaměření přeloženého ŽBP a ZZ dle požadavků SŽG.

Září 2020

Ing. Jaroslav Kypús