

OBSAH

1.	TECHNICKÁ ZPRÁVA – OBECNÉ POŽADAVKY.....	1
1.1.	Identifikačních údajů objekt a technického a technologického zařízení.....	1
1.2.	Seznam vstupních podkladů:.....	2
1.3.	Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů.....	2
1.4.	Výjimky z norem a předpisů	2
1.5.	Návaznost na ostatní objekty	2
1.6.	Stavebně montážní postupy	2
1.7.	Výpočty a posouzení návrhu technického řešení.....	2
1.8.	Požadavky do další fáze přípravy a realizace.....	5
1.9.	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	5
2.	POPIS SOUČASNÉHO STAVU	7
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	7
4.	UMÍSTĚNÍ ZAŘÍZENÍ	8
5.	NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ	9
6.	ZAPOJENÍ PZS.....	9
7.	KABELIZACE.....	9
8.	UZEMNĚNÍ	10
9.	NAPOJENÍ TELEFONNÍHO OBJEKTU	10
10.	DEMONTÁŽE	10
11.	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....	10

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA – OBECNÉ POŽADAVKY

1.1. Identifikačních údajů objekt a technického a technologického zařízení

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P4646 v km 24,300 trati Mladá Boleslav hl.n. - Stará Paka
Specifikace stavby:	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení (DUSP)
Dílčí část – objekt (SO/PS):	PS 21-01-31 - PZZ přejezdu P4646 v km 24,300
Charakter dílčí části:	Trvalá stavba
Katastrální území:	Žídněves, Březno u Mladé Boleslavi
Místo stavby dílčí části:	přejezd P4646
Trať podle prohlášení o dráze:	486
Traťový úsek:	Mladá Boleslav město – Dolní Bousov
Definiční úsek:	32
Kategorie dráhy:	Regionální
Období realizace:	03/2021 – 06/2021

Údaje o stavebníkovi:

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby:	KTA technika, s.r.o. Klatovská 863/100 301 00 Plzeň
Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS):	KTA technika, s.r.o. Klatovská 863/100 301 00 Plzeň

1.2. Seznam vstupních podkladů:

- Zvláštní technické podmínky projektové dokumentace
- příslušné normy a předpisy, platné v době zpracování
- zaváděcí a vzorové listy
- zápisy z jednání a profesních porad
- Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- Směrnice SŽDC č. 20 Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty

1.3. Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na přejezdu v km 24,300 (P4646).

1.4. Výjimky z norem a předpisů

Projektová dokumentace byla zpracována v souladu s platnými normami ČSN a ostatními předpisy na ně navazujícími.

1.5. Návaznost na ostatní objekty

Tento provozní soubor je nutné koordinovat se souvisejícími PS a SO:

SO 21 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P4646 v km 24,300

SO 21 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P4646 v km 24,300

SO 21 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P4646 v km 24,300

SO 21 – 21 – 01 Železniční propustek v evid. km 24,306

SO 21 – 76 – 01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4646 v km 24,300

1.6. Stavebně montážní postupy

Výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) bude koordinována se stavebními pracemi v okolí přejezdu (spodek, svršek, přejezdová konstrukce a úprava propustku) a před aktivací PZZ bude zřízena elektrická přípojka přejezdu.

1.7. Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Výpočet kapacity baterie:

Vnitřní zařízení PZS	1 x 12 Ah	12 Ah
Výstražníky	4 x 15 Ah	60 Ah
Závora	2 x 5 Ah	10 Ah
Počítač náprav	1 x 5 Ah	5 Ah
Celkem		87 Ah
Účinnost 75%		116 Ah

Použije se baterie s kapacitou nejbližší vyšší tj. 120Ah s nominálním napětím 24V.

Výpočet energetické bilance:

Osvětlení: 0,5 kVA

Nabíječ: 1,0 kVA

Ostatní spotřebiče: 1,5 kVA

Maximální celkový příkon: 3,0 kVA

Výpočet přejezdu:

Výchozí údaje:

Uživatelé: motorová vozidla

úhel $\alpha = 98^\circ$

úhel $\beta_1 = 98^\circ$

úhel $\beta_2 = 98^\circ$

$S_p = 7\text{m}$

$d_p = 10,5\text{m}$

$d_s = 22\text{m}$

$d_v = 182\text{m}$

$v_s = 5\text{ km/h}$

$v_v = 20\text{ km/h}$

$t_{b1} = 6\text{s}$

$t_{b2} = 3\text{s}$

$t_u = 10\text{s}$

$t_{u2} = 0\text{s}$

$t_o = 10\text{s}$

$t_r = 1\text{s}$

$v_t = 60\text{ km/h}$

Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby

$d_T = d_p + d_s$

$d_T = 10,5 + 22 = 32,5\text{m}$

Vyklizovací doba

$t_v = 3,6 * d_T * v_s^{-1}$

$t_v = 3,6 * 32,5 * 5^{-1} = 23,40\text{s}$

Délka směrodatná pro výpočet předzváněcí doby

$d_Z = d_T$

Předzváněcí doba

$t_{ZZ} = t_v$

Přibližovací doba

$$t_L = t_r + t_v + t_{b1} + t_{b2} + t_u + t_{u2}$$

$$t_L = 1 + 23,40 + 6 + 3 + 10 + 0 = 43,40s$$

Délka přibližovacího úseku PZS

$$\text{Pro traťovou rychlost } L_P = 3,6^{-1} * V_t * t_L = 3,6^{-1} * 60 * 43,40 = 724m$$

V lichém směru

$$L_P = 3,6^{-1} * V_t * t_L = 3,6^{-1} * 40 * 43,40 = 483m$$

V sudém směru

Část přibližovacího úseku poježděného rychlostí 40km/h:

$$\text{Délka úseku: } L_{P40}: (24660-24300) = 360m$$

$$\text{Doba jízdy: } t_{L40} = 3,6 * L_{P40} * V_{40}^{-1} = 3,6 * 360 * 40^{-1} = 32,4s$$

Část přibližovacího úseku poježděného rychlostí 60km/h:

$$\text{Doba jízdy: } t_{L60} = t_L - t_{L40} = 43,4 - 32,4 = 11s$$

$$\text{Délka úseku: } L_{P60} = 3,6^{-1} * V_{60} * t_{L60} = 3,6^{-1} * 60 * 11 = 184m$$

Celý přibližovací úsek - vypočítaný:

$$\text{Délka úseku: } L_P = L_{P40} + L_{P60} = 360 + 184 = 544m$$

Spouštěcí bod v lichém směru

$$24,296 - 0,724 = 23,572$$

Skutečný bod spouštění v km 23,487

Spouštěcí bod v sudém směru

$$24,304 + 0,724 = 25,028$$

Skutečný bod spouštění v km 25,038

Doba odložení výstrahy pro lichý směr

$$t_{zv} = 3,6 * L_{zv} * V_t^{-1}$$

$$t_{zv40} = 3,6 * 213 * 40^{-1} = 19,17s$$

$$t_{zv60} = 3,6 * 113 * 60^{-1} = 6,78s$$

$$t_{zv} = 25,95s$$

$$t_{zvs} = 25s$$

Doba odložení výstrahy pro sudý směr

$$t_{zv} = 3,6 * L_{zv} * V_t^{-1}$$

$$t_{zv} = 3,6 * 190 * 60^{-1} = 11,4s$$

$$t_{zvs} = 0s$$

Mezní doba anulace

Lichý směr

$$t_A = t_t + t_d + t_{gA}$$

$$t_d = 3,6 * (d_v + s_p) * V_v^{-1}$$

$$t_d = 3,6 * (182 + 7) * 20^{-1} = 34,02$$

$$t_t = 3,6 * L_v * V_v^{-1}$$

$$t_t = 3,6 * 734 * 20^{-1} = 132,12$$

$$t_A = 34,02 + 132,12 + 30 = 196,14$$

Sudý směr

$$t_A = t_t + t_d + t_{gA}$$

$$t_d = 3,6 * (d_v + s_p) * V_v^{-1}$$

$$t_d = 3,6 * (182 + 7) * 20^{-1} = 34,02$$

$$t_t = 3,6 * L_v * V_v^{-1}$$

$$t_t = 3,6 * 809 * 20^{-1} = 145,62$$

$$t_A = 34,02 + 145,62 + 0 = 179,64$$

Kritická doba

Lichý směr

$$t_K = t_f + 1,5 * t_e + 3,6 * (L_d + d_v) * V_v^{-1}$$

$$t_K = 180 + 1,5 * 120 + 3,6 * (9\,779 + 182) * 20^{-1} = 180 + 180 + 1793 = 2\,153s$$

$$L_d = 34,079 - 24,300 = 9\,779m$$

Lichý směr

$$t_K = t_f + 1,5 * t_e + 3,6 * (L_d + d_v) * V_v^{-1}$$

$$t_K = 180 + 1,5 * 30 + 3,6 * (5\,325 + 182) * 20^{-1} = 180 + 45 + 992 = 1\,217s$$

$$L_d = 24,300 - 18,975 = 5\,325m$$

1.8. Požadavky do další fáze přípravy a realizace

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracováno technické řešení zapojení přejezdového zabezpečovací zařízení.

1.9. Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

TNŽ 34 2604 Železniční zabezpečovací zařízení – Závěrové tabulky

TNŽ 34 5542 Značky pro situační schémata železničních zabezpečovacích zařízení

SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení

Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních

Směrnice SŽDC č. 20 Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Technická specifikace číslo 3/2007-Z Dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé doplňující přejezdové zabezpečovací zařízení

Technické podmínky TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

2. POPIS SOUČASNÉHO STAVU

V současné době je stávající železniční přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži s dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. Jedná se o křížení jednokolejné trati a silnice III třídy.

Traťová rychlost v úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400m.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Na přejezdu bude v rámci stavby provedena výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jen PZZ). Nově bude přejezd kategorie 3ZBI (se závorami, pozitivní signalizací a přenosem informací o stavu přejezdu na obslužné pracoviště). Z venkovních prvků dojde k montáži dvou stojanů závor s celými závorami, jednoho výstražníku, reléového domku, snímačů počítače náprav a příslušné kabelizace. Stojan závor „A“ bude postaven na nový betonový základ a osazen jednou světelnou skříní. Stojan závor „B“ bude postaven na nový betonový základ a osazen dvěma světelnými skříněmi. Výstražník „F“ bude postaven na nový betonový základ a osazen jednou světelnou skříní. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami, budou nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže budou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného reléového domku (dále jen RD) s valbovou střechou umístěného v blízkosti přejezdu s ohledem na rozhledové poměry dle ČSN 73 6380. Technologický domek bude doplněn EZS s čtečkou karet, podporující čip mifare s napojením na centrální databázi uživatelů a dveřním kontaktem, který bude součástí EZS. Do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) se budou přenášet všechny stavy EZS dle TS 2/2008-ZSE v aktuálním znění.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity nové počítače náprav s překlenutými počítačícími úseky a s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Snímače počítače náprav v blízkosti přejezdu budou umístěny min. 5m od hrany stávající komunikace. Budou instalovány takové počítače náprav s detektory, které jsou preferovaného typu dle ČSN CLC/TS 50 238-3, a jsou zavedeny pro provoz na síti Správy železnic. Dále budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru. Skřín bude umístěna do nového RD přejezdu P4646 a bude společná i pro přejezd P4645.

PZS bude vybaveno stavovou a měřící diagnostikou s přenosem do ŽST Dolní Bousov. Diagnostické zařízení PZS bude použito dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z č.j. 32 729/07-OP. Přenos bude realizován přes modem po stávajících metalických kabelech č. 807 a č. 803.

Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použit akumulátor s delší životností v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení.

V blízkosti přejezdu bude nově umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu tak, aby bylo vidět z místa obsluhy na přejezd. Bude zřízen venkovní telefonní objekt, který bude výpichem připojen přes rozvaděč SIS1 na traťový kabel TCEPKPFLE 10x4x0,8.

Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky 577/2004. Přejezd se nachází v blízkosti železniční zastávky.

V blízkosti přejezdu bude doplněno nebo vyměněno svislé dopravní značení:

- V obou směrech bude provedena výměna stávající DZ č. A30 za novou DZ č. A29.
- V obou směrech bude odstraněno stávající DZ č. P06.
- V obou směrech bude odstraněno stávající DZ č. P04 s dodatkovou tabulkou „STOP - 160m“.

Ovládací a indikační prvky nového přejezdu P4646 budou umístěny na JOP v ŽST Dolní Bousov, zřízeném v související stavbě „Výstavba PZS přejezdu P4642 v km 22,145 trati Mladá Boleslav hl.n. - Stará Paka“. Ovládací a indikační prvky stávajícího přejezdu P4645 v km 23,823 budou zrušeny ve stávající kolejové desce v ŽST Dolní Bousov a přemístěny na JOP. Bude provedena s tím související výměna SW v ŽST Mladá Boleslav město. Stav nového PZS bude doplněn do součtové hlásky v ŽST Mladá Boleslav město.

Přenos indikací na jednotné obslužné pracoviště (JOP) v ŽST Dolní Bousov bude zajišťovat zařízení TEDIS a REMOTE, které bude umístěné v RD. Přenos bude realizován po stávajícím metalickém kabelu č. 803.

V rozsahu výkopových prací zabezpečovacího zařízení budou položeny dvě nové trubky HDPE (modrá provozní, černá rezervní) společně s trasovacím kabelem TCEPKPFLE 5XN0,8.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC, zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

Přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především „Zákonu o pozemních komunikacích“, včetně prováděcích vyhlášek, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380 v platném znění.

Označení přejezdu:

Označení	Km poloha	Identifikační číslo	Kategorie
BD5	24,300	P4646	PZS 3ZBI

4. UMÍSTĚNÍ ZAŘÍZENÍ

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna v novém technologickém domku (RD) umístěného vlevo před přejezdem ve směru staničení tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu dle ČSN 73 6380 v platném znění.

Nový betonový RD bude s valbovou střechou, bude vybaven topením a ventilací s termoregulací, stolkem, schránkou v nehořlavém provedení pro dokumentaci a židlí. V bezprostřední blízkosti domku budou provedeny terénní úpravy (betonová dlažba a štěrk uložený na fólii - textilií bránící prorůstání vegetace). Betonová dlažba bude přesahovat půdorysný průmět domku o 0,5 - 1 m dle možnosti, vzhledem k hranici pozemku. Přesah bude mít sklon pro odtok dešťové vody. Bude zpevněna i přístupová cesta k domku. Vložka zámku vstupních dveří RD bude vyrobena pro společný klíč, který je používán pracovníky

údržby. Na dveřích musí být odpovídající výstražné tabulky. Pro údržbu světelných skříní bude do RD umístěn hliníkový rozkládací žebřík odpovídající velikosti.

5. NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ

Pro napájení nového PZZ bude nová elektrická přípojka ze stávajících rozvodů ČEZ Distribuce a.s.. Technické řešení elektrické přípojky je součástí stavebního objektu SO 21-76-01 Elektrická přípojka NN přejezdu P4646 v km 24,300. Jako náhradní zdroj bude použita baterie s minimální životností 15 let v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení. Baterie budou bezúdržbové se sintrovanými elektrodami, s kapacitou 120Ah a budou doplněny vhodným dobíječem. Baterie budou umístěny na stojánek. V rozvaděči uvnitř RD bude osazen kombinovaný svodič přepětí B+C.

6. ZAPOJENÍ PZS

Zapojení PZS s reléovou logikou vychází ze stávajícího zapojení přejezdů.

Základní sestava PZS pro danou konfiguraci musí obsahovat:

- relé I. Skupiny bezpečnosti funkce
- časová jednotka
- relé bez požadavku na bezpečnost funkce
- systém napájení venkovních prvků
- jistící a ochranné prvky
- plastové výstražníky
- skříňka místního ovládání

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed. 2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky.

V případě nezavedeného typu přejezdového zařízení bude nutné požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz a postupovat dle směrnice č. 34 SŽDC, s.o. č.j. 21783/07-OP.

7. KABELIZACE

Pro nové PZZ se položí kabelizace dle schématického kabelového plánu č. v. 1000. Kabely od nového technologického domku (RD) k jednotlivým stojanům závor a snímačům počítače náprav budou plněné typu TCEKPFLEY. Stejného typu budou i vazební kabely. Situace s navrženou kabelovou trasou je zakreslena na polohopisných výkresech.

Před i za umělou stavbou budou ponechány rezervy na metalických kabelech v potřebné délce. Rezervy a spojky budou ponechány pro případnou manipulaci při opravě či údržbě umělých objektů. Místa rezerv, spojek, ohybů a změny hloubky budou označeny RFID markery dle dopisu č.j. 47099/2014-O14 ze dne 30.10.2014.

V prostoru výkopových prací se nachází inženýrské sítě Správy železnic a ostatních organizací, viz dokladová část. Tyto kabelové trasy musí být ochráněny před poškozením těžkou technikou. V blízkosti kabelů, v jejich ochranném pásmu, je nutné provádět výkopové práce

ručně s maximální opatrností. Před zahájením zemních prací je nutné požádat o jejich vytýčení.

Kabelizace bude vedena zejména ve výkopech 35x80 s min. krytím 70cm.

V protlacích bude napájecí kabel uložen samostatně v chráničkách. Protlaky pod komunikací budou provedeny v min. hloubce 1m od povrchu vozovky a v případě protlaku drážního tělesa budou mít hloubku min. 1,5m od pláně tělesa železničního spodku. V případě nemožnosti zajištění dostatečného krytí kabelů budou tyto kabely uloženy v betonových kabelových žlabech, které budou uloženy ve výkopech 40x40 s min. hloubkou 35cm pod povrchem.

V případě souběhu zabezpečovacích kabelů a napájecího kabelu budou kabely pokládány min. do vzdálenosti 10cm dle norem ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52 ed. 2 - oddělení chráničkou. Nad kabelovými trasami budou položeny výstražné fólie modré barvy – pro zabezpečovací technologie a červené barvy pro kabely NN. V případě souběhu budou využity obě fólie.

8. UZEMNĚNÍ

Na základě stanoviska SŽDC s.o., GŘ zn. 3975/2015-O14 ze dne 30.1.2015 k ukládání zemního pásku do kabelové rýhy a o nedostatečné minimální vzdálenosti zemniče od kabelu pro sdělovací a zabezpečovací metalické kabely a z prostorových důvodů (nedostatečný prostor mezi osou koleje a hranicí drážního pozemku) je navrženo uzemnění jiným způsobem, které připouští norma ČSN 33 2000-5-54, ed.3 (např. tyčový zemnič, trubka, zemnicí deska, kruhový drát, aj.), resp. kombinace uvedených možností tak, aby bylo dosaženo požadavku v maximální možné míře. Konkrétní způsob uzemnění bude řešen dle konkrétní situace na daném místě stavby v rámci realizace.

V rámci montáže zabezpečovacího zařízení bude provedeno zapojení pasivních ochran proti atmosférickým vlivům dle v. č. 0225.

9. NAPOJENÍ TELEFONNÍHO OBJEKTU

Telefonní objekt VTO umístěný u nového technologického domku (RD) bude napojen do traťového okruhu výpichem ze stávajícího traťového kabelu ve správě ČD-Telematika a.s. TCEPKPFLE 10XN0,8. Výpich bude proveden kabelem TCEPKPFLE 5XN0,8 do nového rozvaděče SIS1. Odtud bude připojen VTO. Napájení telefonu bude provedeno přes napáječ reléové baterie. Po připojení bude provedeno předepsané měření na sdělovacích kabelech.

10. DEMONTÁŽE

V rámci tohoto PS dojde k demontáži stávajících výstražných křížů a dopravního značení.

11. 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 elektrického vedení 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. 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 podmínky na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.