





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 :			DATUM	12/2019
<b>"Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břeven závor na vybraných PZS v obvodu SSZ "</b> <b>PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice - Svitavy</b>			ÚČEL	DSP
			ČÁST DOKUMENTACE	PŘÍLOHA ČÍSLO :
TECHNICKÁ ZPRÁVA			D.	0001.

# **PS 17 PZS V KM 229,110 (P6829), TRAŤ ODB. BRNO-ŽIDENICE – SVITAVY**

## **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 .....	3
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.....	5
3.2 UMÍSTĚNÍ VNITŘNÍHO ZAŘÍZENÍ.....	5
3.3 NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ .....	5
3.4 KABELIZACE .....	5
3.5 PROVIZORNÍ ZAŘÍZENÍ .....	5
3.6 DEMONTÁŽE .....	6
3.7 VÝPOČET DÉLKY PŘIBLIŽOVACÍHO ÚSEKU .....	6
<b>4. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ROZVODŮ ZZ.....</b>	<b>6</b>
4.1 PROSTŘEDÍ.....	6
4.2 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ.....	7
4.3 OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ .....	7
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>9</b>
<b>8. ZKUŠEBNÍ PROVOZ.....</b>	<b>10</b>
<b>9. VYJÍMKY .....</b>	<b>10</b>

## 1. SEZNAM PŘÍLOH A VÝKRESŮ

- v.č. **0003**: Soupis stavebních prací, dodávek a služeb  
v.č. **0200**: Situační schéma ŽST Svitavy  
v.č. **0210**: Schéma křížení v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy  
v.č. **0211**: Schéma křížení v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy –  
Rozhledové a vyznačovací trojúhelníky  
v.č. **0212**: Schéma křížení v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy –  
Vodorovné dopravní značení  
v.č. **0300**: Tabulka přejezdu P6829  
v.č. **0301**: Tabulka přejezdu P6830  
v.č. **0302**: Tabulka přejezdu P6831  
v.č. **0310**: Závěrová tabulka list č.1  
v.č. **0311**: Závěrová tabulka list č.2

## 2. VŠEOBECNÁ ČÁST

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby : **Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ**  
Provozní soubor : **PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy**  
Místo stavby: železniční trať č.326A Odb. Brno-Židenice – Svitavy  
Kraj : Jihomoravský  
Obec : Svitavy  
Katastrální území: Svitavy-předměstí  
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, Rudolfovo, 373 71, IČO: 48200891  
Projektovací pracoviště Plzeň, Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ  
Stupeň dokumentace : ***dokumentace pro stavební povolení***  
Dokumentace byla dokončena k termínu: **12/2019**

## 2.2 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Železniční trať č.326A **Odb. Brno-Židenice – Svitavy** je celostátní elektrifikovaná stejnosměrná trať zařazená do evropského železničního systému. Nejvyšší traťová rychlost je 140 km/h, v předmětném traťovém úseku 140 km/h. Zábřzdna vzdálenost je 1000 m. Trať je elektrifikovaná a je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV,50Hz. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Traťové zabezpečovací zařízení je provozován obousměrný autoblok.

Předmětný přejezd **P6829 v km 229,110** křižuje místní komunikaci a je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory ve čtyř-kvadrantovém provedení kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-EA. Přejezd je trojkolejný a nachází se v obvodu ŽST Svitavy. PZS je ovládán pomocí kolejových obvodů s vazbou na staničním zabezpečovacím zařízením. SZZ je elektronické stavědlo.

## 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 závěrů 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.326A **Odb. Brno-Židenice – Svitavy** je celostátní elektrifikovaná trať zařazená do evropského železničního systému. Nejvyšší traťová rychlost je 140 km/h, v předmětném traťovém úseku 140 km/h. Zábřzdna vzdálenost je 1000 m. Trať je elektrifikovaná

a je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV, 50Hz. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Traťové zabezpečovací zařízení je provozován obousměrný autoblok.

Předmětný přejezd **P6829 v km 229,110** křížuje místní komunikaci a je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory ve čtyř-kvadrantovém provedení kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-EA. Přejezd je trojkolejný a nachází se v obvodu ŽST Svitavy. PZS je ovládán pomocí kolejových obvodů s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. SZZ je elektronické stavědlo.

### 3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Předmětný přejezd **P6829 v km 229,110** s místní komunikací na trati Odb. Brno-Židenice – Svitavy je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy PZS 3ZBI s celými závory ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění závorových břevna.

Vnitřní výstroj KO pro PZS v km 229,110 je umístěna v SÚ Svitavy.

Z lichého směru od ŽST Březová nad Svitavou budou přibližovací úseky kolejových obvodů přejezdu P6829 prodlouženy o následující úseky KO: 1T12 BS-SV (1T27), 2T12BS-SV (2T27) a bude provedena změna názvů spouštěcích bodů (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 229,110 budou doplněny reléové obvody (relé, časové jednotky, atd.) pro funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor na základě nových výpočtů přibližovacích úseků.

Systém elektronického PZZ bude na základě výpočtů v tabulce tohoto PZZ upraven tak, aby požadované funkce PZZ po HW i SW stránce odpovídali vyprojektovaným hodnotám tímto projektem. Silové ovládací obvody pohonů závor budou obvodově upraveny pro sekvenční sklápění (relé, atd.).

Ze sudého směru od ŽST Opatov a ŽST Květná budou přibližovací úseky kolejových obvodů přejezdu P6829 prodlouženy o následující úseky KO: 1T2 SV-OP, 2T2 SV-OP, 105K a bude provedena změna názvů spouštěcích bodů (viz. v.č. 0200). Informace o obsazenosti úseků budou doplněny do relé RZ a bude upraveno ASW předmětné SÚ. Ve volném stojanu v RD PZS v km 229,110 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 140 km/hod.

Systém elektronického PZZ bude na základě výpočtů v tabulce tohoto PZZ upraven tak, aby požadované funkce PZZ po HW i SW stránce odpovídali vyprojektovaným hodnotám tímto projektem. Silové ovládací obvody pohonů závor budou obvodově upraveny pro sekvenční sklápění (relé, atd.).

Vzhledem k zasahujícím přibližovacím úsekům do obvodu ŽST Svitavy bude nutná úprava SW navazujícího staničního zabezpečovacího zařízení v délce trvání 5 dnů. Předmětné SZZ ŽST Svitavy zároveň svými prvky detekce volnosti ovládá řešené PZZ P6829.

V součinnosti s OŘ Hradec Králové bude provedena změna rychlosti na březovském zhlaví přes výhybky V2/5 a V3/4 na 50km/h.

„Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ“  
PS 17 PZS v km 229,110(P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

Zároveň budou přepracovány a schváleny tabulky přejezdů P6829, P6830, P6831 pro rychlost 50km/h a závěrové tabulky návěstění.

Na základě schválených tabulek přejezdů a uvedených spouštěcích bodů PZZ bude upraven, přezkoušen a uveden do provozu ASW pro tuto ŽST. Součástí bude i úprava SW ETCS se zapracovanou změnou rychlosti na 50 km/h na březovském zhlaví přes výhybky V2/5, V3/4. 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 s vazbou na staničním zabezpečovacím zařízení ŽST Svitavy. Přibližovací úsek bude prodloužen na základě nového výpočtu s ohledem na doplnění funkcionality s postupným sekvenčním sklápěním závor.

### **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 opakovacích 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 229,110:**

**Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby**

$$d_T = d_P + d_S = 24,10 + 3 = 27,10\text{m} - \text{chodci}$$

$$d_T = d_P + d_S = 24,10 + 22 = 46,10\text{m} - \text{vozidla}$$

**Vyklizovací doba**

$$t_V = 3,6 \times d_T \times V_S^{-1} = 3,6 \times 46,10 \times 5,00^{-1} = 33,19\text{s}$$

**Délka směrodatná pro výpočet předzváněcí doby**

$$d_Z = d_S + d_8 - d_9 + d_{10} + d_{11} = 22 + 1 - 2 + 1,2 + 1 = 23,20\text{m}$$

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

$$t_{ZVO} = 3,6 \times d_Z \times V_S^{-1} = 3,6 \times 23,20 \times 5,00^{-1} = 16,70\text{s}$$

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

$$t_{ZZVO} = 3,6 \times d_T \times V_S^{-1} = 3,6 \times 46,10 \times 5,00^{-1} = 33,19\text{s}$$

**Předzváněcí doba pro chodce**

$$t_{ZZCH} = 3,6 \times (d_P + 3) \times V_S^{-1} = 3,6 \times (24,10 + 3) \times 3,00^{-1} = 32,52\text{s}$$

**Předzváněcí doba pro závory před přejezdem**

$$t_Z = \max(t_{ZVO}; t_{ZZCH}) = 32,52\text{s}$$

**Předzváněcí doba pro závory za přejezdem**

$$t_{ZZ} = t_Z + (t_{ZZVO} - t_{ZVO}) = 32,52 + (33,19 - 16,70) = 49,01\text{s}$$

**Přibližovací doba (přejezd s celými závorami, úhel křížení  $\alpha = 72^\circ$ )**

$$t_L = t_r + t_{ZZ} + t_{b1} + t_{b2} + t_u + t_{u2} = 1 + 49,01 + 6 + 3 + 10 + 0 = 69,01\text{s}$$

**Délka přibližovacího úseku**

$$L_P = 3,6^{-1} \times V_t \times t_L = 3,6^{-1} \times 140 \times 69,01 = 2684\text{m}$$

#### 3.7.1 Výpočet rozhledové délky pro nejpomalejší vozidlo

$$L_P = \frac{V_{\check{z}}}{V_{sn}} \times (D_P + D_S) = \frac{10}{5} \times (18,7 + 22) = 81,4\text{m}$$

## 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 prostorech normálních a nebezpečných stačí provést ochranu základní, u zařízení umístěného v prostorech zvláště nebezpečných se provede s ohledem na prostředí ochrana zvýšená tím, že se provede doplňkové pospojování neživých částí. Tato doplňková ochrana je povolena 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, 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 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:

- Zákoníku 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 drahách 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

„Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ“  
PS 17 PZS v km 229,110(P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

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. Doba 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.