

STAVBA:

Zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu P6310 v km 11,600
trati Tábor - Bechyně

Část stavby: PS 01 – Zabezpečovací zařízení přejezdu P6310 v km 11,600

D.1.3.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

D.1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
D.1.1.	Výchozí podklady	4
D.2.	STÁVAJÍCÍ STAV	4
D.3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	4
D.3.1.	Všeobecně	4
D.3.2.	Umístění zařízení	5
D.3.3.	Venkovní část.....	5
D.3.4.	Napájení zařízení.....	6
D.3.5.	Zapojení PZS	6
D.3.6.	Výpočet PZS	7
D.3.7.	Kabelizace.....	8
D.4.	DEMONTÁŽE.....	9
D.5.	OCHRANA ELEKTRICKÝCH ČÁSTÍ.....	9
D.5.1.	PROSTŘEDÍ.....	9
D.5.2.	OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ.....	9
D.5.3.	OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM NEŽIVÝCH ČÁSTÍ.....	9
D.5.4.	OCHRANA PROTI VLIVŮM NAPĚTÍ VN Z TRAKCE	10
D.6.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
D.7.	POŽÁRNÍ OCHRANA.....	11
D.8.	SOUVISEJÍCÍ SO A PS	11
D.9.	ZKUŠEBNÍ PROVOZ	12

D.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu P6310 v km 11,600 trati Tábor - Bechyně

Název PS:	PS 01 – Zabezpečovací zařízení přejezdu P6310 v km 11,600
Kraj:	Jihočeský
Katastrální území:	Čenkov u Malšic
Trat':	702C Tábor – Bechyně (619485)
Trakce:	1,5 kV stejnosměrná
Ev číslo přejezdu:	P 6310
Kategorie zabezpečení přejezdu:	3ZBL
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00 IČO: 70994234
Zhotovitel DUSP:	EPLcond s.r.o Purkyňova 19a, 301 00 Plzeň IČO: 26346575, DIČ: CZ26346575
Projektant:	Miloslav Novák
Stupeň dokumentace:	DUSP
Termín realizace:	Bude určeno
Zhotovitel:	Bude určen výběrovým řízením

D.1.1. Výchozí podklady

- Zadání od zadavatele
- Dokumentace stávajícího stavu
- Místní šetření
- Technické normy a předpisy
- Katastrální mapy
- Směrnice GŘ
- Zaváděcí a vzorové listy
- Vyjádření správců sítí

D.2. STÁVAJÍCÍ STAV

Přejezd P6310 v km 11,600 regionální trati Tábor – Bechyně, která křižuje místní obslužnou komunikaci III/13711, je v současnosti zabezpečen pouze dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ V místě přejezdu je snížená maximální traťová rychlost na 40 km/h.

Zábrzdná vzdálenost 400 m.

V blízkosti přejezdu je železniční zastávka Čenkov u Malšic.

D.3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

D.3.1. Všeobecně

Na přejezdu P6310 v km 11,600 regionální trati Tábor – Bechyně bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení s celými závory (PZZ) – kategorie zabezpečení PZS 3ZBL dle ČSN 34 2650 ed.2.. PZZ musí vyhovovat platné legislativě, tj. Zákonu o silničních komunikacích 13/1997 Sb., ČSN 34 2650 a ČSN 73 6380.

Bude zvoleno vypínání akustické signalizace PZZ v dolní poloze závorových břevnen. Přejezd slouží jako přístupová komunikace na blízkou zastávku a nachází se v intravilánu obce. Zabezpečovací zařízení bude vybaveno akustickou signalizací pro nevidomé a slabozraké. Signalizace bude aktivována po vybudování chodníku přes přejezd s vodíci pásy pro nevidomé dle ČSN 73 6380 ČL. 7.7.

Prostředky pro spolupůsobení vlaku budou použity počítače náprav se směrovými výstupy pro potřeby anulace PZZ.

Ovládání PZZ bude zcela automatické a informace o stavu přejezdu budou předávány pouze strojvedoucímu pomocí přejezdníků.

PZZ bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou dle technické specifikace č. 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení.

Kabelizace bude provedena dle platných norem. U venkovních prvků PZZ bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem (AŽD TZM1-2010 rev 2017 příloha 8)

U přejezdu bude zřízena skříňka MO jako součást sdruženého objektu. Prostor pro telefonní objekt bude ponechán prázdný, označení na dvířkách bude odstraněno.

Zařízení musí být schváleného typu pro použití u SŽ s.o.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle předpisů SŽ a platných norem. Zařízení patří mezi určená technická zařízení a před uvedením do provozu musí být vydán PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI UTZ.

V prostoru mezi chodníkem k nástupišti a koncem sklopené závory „B“ bude instalováno zábradlí zabráňující vstupu chodců do prostoru přejezdu mimo sklopené břevno.

Po aktivaci zařízení bude možné zvýšení traťové rychlosti na 60 km/hod.

D.3.2. Umístění zařízení

Nová technologie PZZ, bude umístěna do nového zatepleného technologického objektu o rozměrech cca 2 x 3 metry s možností temperování bez klimatizační jednotky. V prostoru pro technologii PZZ bude prostorová rezerva pro případné budoucí umístění kamerového systému.

Technologický objekt musí být schváleného typu pro použití u SŽ s.o. a bude vybaven dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) dle TS 2/2008 - ZSE. Kolem technologického objektu bude provedeno zpevnění plochy z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace. Nový technologický objekt bude umístěn mezi nástupištěm a zahradou na zvýšeném základu ze strany od zahrady. Vstup do objektu bude z plochy nástupiště. Umístění objektu označeného jako RD viz výkres D.1.3.0104 – Situace na přejezdu.

D.3.3. Venkovní část

Přejezdníky

budou umístěny minimálně na zábrzdnu vzdálenost před přejezdem. Budou zřízeny přejezdníky X111, OX116 a X120 jako světelné s náhradou žlutých světel reflexními prvky. Vzhledem k blízké zastávce u přejezdu, bude před přejezdem na konci zastávky v sudém směru zřízen opakovací přejezdník OX116.

Doporučuje se použití přejezdníků s DC napájením.

Nouzový stav na zabezpečovacím zařízení bude indikován kmitavou návěstí „Přejezd uzavřen“. Přejezdníky jsou umístěny mimo oblast POTV a **nebudou** ukolejňeny. Bude provedena ochrana před účinky atmosférických vlivů dle platných norem (AŽD TZM1-2010 rev 2017)

Přejezdník X120 bude z důvodu blízkosti posilovacího napájecího lana TV umístěn vlevo mimo oblast POTV a bude doplněn návěstí 1040 (D1) „Přejezdník na opačné straně“.

Opakovací přejezdník OX116 bude z prostorových důvodů umístěn na levé straně ve směru jízdy a bude doplněn návěstí 1040 (D1) „Přejezdník na opačné straně“.

Výstražníky

- A1/A2 na společném stožáru.
 - o „A1“ pro směr jízdy od křižovatky se silnicí II/137
 - o „A2“ pro příjezd po místní komunikaci souběžné s žel. trati
- „B“ na stožáru závory B pro jízdu od obce Čenkov
- „C“ na stožáru závory C umístěný vlevo – pro jízdu od křižovatky se silnicí II/137
- „D“ na samostatném stožáru – pro chodce přicházející od nástupiště. Výstražník je nutné nasměrovat tak, aby nebyl rušen strojvedoucí na hnacím vozidle.

Kromě výstražníku „A2“ budou vybaveny zvonci. Akustická výstraha (zvonce) se bude vypínat po sklopení závor. Vzhledem k těsné blízkosti od obytných objektů budou zvonce nastaveny na nižší hladinu zvuku.

Signalizace pro nevidomé – zdroj bude instalován na výstražníky „A1“ (variantně „A2“) a „D“. Přijímač bude ve stožáru výstražníku „D“ nebo po prověření dosahu signálu přímo na RD.

Závory

jsou požadovány v kompozitním provedení s břevnovými svítilnami. Porucha celistvosti břevna a porucha svícení břevnových svítilen bude vyhodnocena jako „Nouzový stav“ a indikována prostřednictvím návěstí na přejezdnicích.

D.3.4. Napájení zařízení

Zařízení bude napájeno z nové elektrické přípojky viz SO02.

Stejnoseměrné napájení bude z bezúdržbových akumulátorových baterií, baterie budou v provedení s trvalým dobíjením. Kapacita baterie musí zajistit spolehlivou činnost zařízení po dobu 8 hodin.

Výpočet kapacity baterie:

• vnitřní zařízení PZS	15 Ah
• výstražníky 5 x 8 (LED)	40 Ah
• diagnostika a přenosové zařízení	5 Ah
• pohon závory 2 x 5	10 Ah
• Počítače náprav 2 úseky	10 Ah
• Přejezdňíky 3 x 15	45 Ah
celkem	125 Ah
rezerva na pokles kapacity	65 % kapacity
potřebná kapacita	192 Ah
Bude použita baterie	24 V 200 Ah

D.3.5. Zapojení PZS

Zapojení PZS vychází ze schváleného typu PZS.

Základní sestava musí obsahovat:

- kontrolu napětí pro svícení světel
- bezpečný zdroj kmitavých signálů
- obvody pro spolehlivé měření časů anulace a odložení výstrahy
- kontrolu a ovládání pohonů závorových břevien
- systém spolupráce s jízdou kolejových vozidel
- akustickou indikaci pro nevidomé
- výstražníky v plastovém provedení se svítidly LED
- systém napájení hlavního i záložního
- přenos stavů na přejezdňíky
- diagnostické zařízení se záznamem provozních stavů
- jistící prvky
- ochrany proti přepětí

Uvedená sestava splňuje požadavky na přejezdové zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2.

V případě použití prvků nezavedených pro používání u SŽ s.o. je nutné požádat o předběžné technické schválení a zkušební provoz dle platných předpisů a nařízení SŽ s.o.

D.3.6. Výpočet PZS

Výpočet údajů PZZ dle ČSN 34 2650 ed.2

Výchozí údaje:

kilometrická poloha přejezdu:	11,600, evidenční km 11,600		
šířka vozovky	$s_s = 6,5$ m		
úhel křížení pozemní komunikace s železniční tratí:		$\alpha = 90^\circ$	
úhel křížení závorového břevna s komunikací:		$\beta_1 = 90^\circ$	
		$\beta_2 = 90^\circ$	
rozhodující uživatelé			vozidla
délka silničního vozidla: d_s	22		m
délka nejdelší soupravy železničních vozidel: d_v	100		m
rychlost nejpomalejšího silničního vozidla: V_s	5		km/h
rychlost nejpomalejšího železničního vozidla: V_v	20		km/h
nejvyšší dovolená rychlost před přejezdem ve směru od začátku trati: v_t	60		km/h
dovolená rychlost před přejezdem ve směru od konce trati: v_i	60		km/h
doba reakce zařízení: t_r	1		sec
základní bezpečnostní doba: t_{b1}	6		sec
přídavná bezpečnostní doba: t_{b2}	3		sec

dílčí délky na přejezdu:

$$\begin{aligned}
 d_k &= 0 \\
 s_p &= s_s \times (\sin \alpha)^{-1} = 6,5 / 1 = 6,5 \text{ m} \\
 d_n &= 5 \text{ m} \\
 d_1 &= d_n \times (\sin \alpha)^{-1} = 5,0 / 1 = 5 \text{ m} \\
 d_2 &= 2,1 \text{ m} \\
 d_3 &= 2,1 \text{ m} \\
 d_7 &= 0 \text{ m} \quad (\text{plastové výstražníky}) \\
 d_8 &= 1 \text{ m} \\
 d_9 &= 2,1 \text{ m} \\
 d_{11} &= d_7 + d_2 = 0 + 2,1 = 2,1 \text{ m}
 \end{aligned}$$

Výpočty délek a časů:

Délka pásma přejezdu d_p :

$$d_p = d_1 + d_3 + d_8 + d_{11} = 5 + 2,1 + 1 + 2,1 = \mathbf{10,2 \text{ m.}}$$

Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby d_T :

$$d_T = d_p + d_s = 10,2 + 22 = \mathbf{32,2 \text{ m.}}$$

Délka směrodatná pro výpočet předzváněcí doby d_Z a d_{ZZ} :

$$\text{závory za přejezdem} \quad d_{ZZ} = d_T = \mathbf{32,2 \text{ m.}}$$

$$\text{závory před přejezdem} \quad d_Z = d_T = \mathbf{32,2 \text{ m.}}$$

$$\text{Vyklizovací doba } t_v: \quad t_v = 3,6 \times d_T \times V_s^{-1} = 3,6 \times 32,2 \times 5^{-1} = \mathbf{23,18 \text{ sec.}}$$

$$\text{Přibližovací doba } t_L: \quad t_L = t_r + t_v + t_{b1} + t_{b2} + t_u = 1 + 23,18 + 6 + 3 + 10 = \mathbf{43,18 \text{ sec.}}$$

Výpočet délky přibližovacího úseku pro směr jízdy od začátku trati

Délka přibližovacího úseku poježděného rychlostí 60 km/h :
 $L_P = 3,6^{-1} \times V_T \times t_L = 3,6^{-1} \times 60 \times 43,18 = 719,66 = \mathbf{720\ m}$

Vypočítaný začátek přibližovacího úseku ve směru od začátku trati:

$$K_m = K_{mP} - 1/2s_P - L_P = 11,600 - 0,003 - 0,720 = 10,877$$

Skutečný začátek přibližovacího úseku ve směru od začátku trati bude v **km 10,871**

Výpočet délky přibližovacího úseku pro směr jízdy od konce trati

Délka přibližovacího úseku poježděného rychlostí 60 km/h :

$$L_P = 3,6^{-1} \times V_T \times t_L = 3,6^{-1} \times 60 \times 43,18 = 719,66 = \mathbf{720\ m}$$

Vypočítaný začátek přibližovacího úseku ve směru od začátku trati:

$$K_m = K_{mP} + 1/2s_P + L_P = 11,600 + 0,004 + 0,720 = 12,324$$

Skutečný začátek přibližovacího úseku ve směru od začátku trati bude v **km 12,329**

Lps = pro oba směry bude 725 m

Výpočet mezních dob

Lichý směr

První část mezní výstražné doby:

$$t_{M1} = t_{g1} + 3,6 \times (L_P - L_z) \times V^{-1} = 0 + 3,6 \times (725 - 410) \times 20^{-1} = 56,7 = \mathbf{57s}$$

Druhá část mezní výstražné doby:

$$t_{M2} = t_{g2} + 3,6 \times (L_P + D_v) \times V^{-1} = 0 + 3,6 \times (725 + 100) \times 20^{-1} = 148,5 = \mathbf{149s}$$

Sudý směr

První část mezní výstražné doby:

$$t_{M1} = t_{g1} + 3,6 \times (L_P - L_z) \times V^{-1} = 60 + 3,6 \times (725 - 15) \times 20^{-1} = 188,8 = \mathbf{189s}$$

Druhá část mezní výstražné doby:

$$t_{M2} = t_{g2} + 3,6 \times (L_P + D_v) \times V^{-1} = 60 + 3,6 \times (725 + 100) \times 20^{-1} = 208,5 = \mathbf{210s}$$

D.3.7. Kabelizace

V rámci stavby bude provedena kabelizace k výstražníkům a k pohonům závor. Kabelizace bude provedena dle platných norem a znění TKP staveb pro tratě elektrifikované DC soustavou. Na ochranu proti bludným proudům na tratích elektrifikovaných soustavou DC musí být dle platných norem (AŽD TZM1-2010 rev 2017) použity zásadně kabely bez kovového pláště. S ohledem na připravenost přechodu napájení trakce z 1,5 kV DC na 25 kV 50Hz budou použity kabely s kovovým pláštěm. Proti bludným proudům budou ochráněny dle platných norem (AŽD TZM1-2010 rev 2017).

Kabelizace bude vedena výhradně po pozemcích SŽ s.o. Zároveň bude provedena sdělovací kabelizace kabelem TCEKPFLEZE 5XN 0,8 pro budoucí technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení včetně 3 ks HDPE trubek pro optické kabely (modrá, černá, fialová) v celé délce výkopů. Kabely budou uloženy do nové kabelové trasy v hloubkách dle TNŽ a kryty modrou folií. Nové podchody pod drážním tělesem jsou navrhovány podvrtem, případně překopem s dostatečnou hloubkou krytí. Podchody pod silničním tělesem jsou navrhovány podvrtem s dostatečnou hloubkou krytí. Pro kabelizaci v prostoru přejezdu bude využito kolejové výluky.

Stožáry výstražníků a závorového stojanu budou osazeny každý na novém základu. Výstražníky budou napojeny kabelem typu TCEKPFLEZE 24P1, popř 16P1. Pro pohony závor „B“ a „C“ budou použity samostatné kabely TCEKPFLEZE 7P1 a kabel CYKY-O 4x10.

Typy a délky kabelů viz výkres D.1.3.1000 Schématický kabelový plán.

V úseku od km 11,800 do km 12,000 budou z prostorových důvodů kabely uloženy pod dnem příkopu. V tomto úseku bude dno příkopu zpevněno žlabovými tvárnicemi.

V prostoru stavby se nacházejí sítě jiných správců. Při souběhu a křížení je nutno dodržet podmínky dle ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52, včetně podmínek daných správci dotčených sítí.

D.4. DEMONTÁŽE

V rámci stavby bude provedena demontáž dopravních značek A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a značek P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ včetně stožárů. Ve spolupráci se správcem komunikace bude změněno dopravní značení na komunikacích.

D.5. OCHRANA ELEKTRICKÝCH ČÁSTÍ

D.5.1. PROSTŘEDÍ

Prostředí bylo komisionálně určeno a protokol je součástí SO02.

D.5.2. OCHRANA PŘED NEBEZPEČNÝM DOTYKEM ŽIVÝCH ČÁSTÍ

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

U živých částí umístěných v oddělených místnostech pro zabezpečovací techniku bude provedena ochrana zábranou, neboť se jedná o uzavřenou provozovnu v prostoru přístupném pouze pracovníkům s elektrotechnickou kvalifikací ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 čl. 412 a ČSN 34 2600 ed.2. čl. 5.4. Dveře musí být uzamčeny a opatřeny výstražnými tabulkami podle ČSN 34 2600 ed.2.

D.5.3. 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 napájecích soustav se používá následujících způsobů ochrann:

- a) ochrana základní – samočinným odpojením od zdroje v síti TNC-S
- b) ochrana zvýšená – proudovými chrániči
- c) ochrana neživých částí obvodů SELV
- d) ochrana před atmosférickým přepětím – uzemněním a soustavou svodičů přepětí

U zařízení v prostorách normálních a nebezpečných postačuje provést ochranu základní, u zařízení v prostorách zvlášť nebezpečných bude provedena ochrana zvýšená použitím napětí SELV a propojením neživých částí.

D.5.4. OCHRANA PROTI VLIVŮM NAPĚTÍ VN Z TRAKCE

Ochrana proti vlivům bludných proudů z trakčního vedení je řešena v ČSN EN 50 122-2 ed20. Pro tento PS bude využito opatření dle platných norem AŽD TZM1-2010 rev 2017

D.6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzování vlivů na životní prostředí se řídí zákonem č. 244/92 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. 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 ustanovením zákona č. 17/ 92 Sb. 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 na drážním pozemku a v prostoru staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň. Proto nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění kabelizace.

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.

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

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

Odpady vzniklé při stavbě nejsou zatříděny dle Katalogu odpadů – vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. Nebezpečné odpady Jedná se pouze o vytěženou nekontaminovanou zeminu, která bude vrácena do prostoru výkopu

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, 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.

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 a pod. 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, přechodovým přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního hasičského záchranného sboru.

Odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jámek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajících 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 zpozorovali. 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.

Podrobně je řešeno v Plánu BOZP který tvoří samostatnou část.

D.7. POŽÁRNÍ OCHRANA

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

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb. 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 bezplatenné 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. Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

D.8. SOUVISEJÍCÍ SO A PS

Tento Provozní soubor má vazbu na:

SO 01 – Přejezd P6310

SO 02 – Elektrická přípojka

Postup stavby těchto objektů je nutné koordinovat.

D.9. ZKUŠEBNÍ PROVOZ

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

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

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

Novák Miloslav

V Českých Budějovicích 25. 11. 2020