


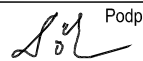
ČISTOPIS 06/2020

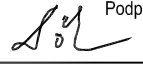
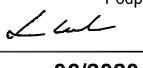
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Korespondenční adresa:
 SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s. o. Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město	Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 gen. ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Václav Křivánek		<h2>Rekonstrukce žst. Čáslav</h2>
tel.: +420 296 154 330		
Specialista profese:	Podpis:	
Mgr. Radek Böhm		
Stupeň: DUR		

Zpracovatelské středisko:	Název části díla:	
Signal Projekt s.r.o. tel.: +420 543 233 962 Vedoucí střediska:	Technologická část Železniční zabezpečovací zařízení Staniční zabezpečovací zařízení PS 03-01-11 Žst. Čáslav, staniční zab. zařízení	D.1 D.1.1 D.1.1.1
Odpovědný projektant: Mgr. Radek Böhm	Podpis: 	D.1.1.1.1

Vypracoval:	Podpis:	Název přílohy:	Číslo desek:
Mgr. Radek Böhm		Technická zpráva	
Kontroloval:	Podpis:		
Ing. Milan Lukášek			
Skart. znak: V20/2041	Datum: 06/2020		Číslo příl.: 01
Počet formátů: 8xA4	Měřítko: -	IČD: 15 6759 04 01 01 01	

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRATI.....	3
3. SOUČASNÝ STAV ZAB. ZAŘÍZENÍ.....	3
4. SOUVISEJÍCÍ STAVBY	4
5. ÚČEL PROVOZNÍCH SOUBORŮ	5
6. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Rekonstrukce žst. Čáslav
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí , v rozsahu dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v aktuálním znění (vyhláška č. 405/2017 Sb., příloha č. 3 - Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy).
Datum zpracování:	06/2020
Charakter:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby :	Stavba dráhy
Místo stavby:	
Kraj:	Středočeský (trať č. 680 Havlíčkův Brod – Kolín)
Okres:	Kutná Hora
	Katastrální území: Čáslav [534005]
Objednatel dokumentace:	Správa železnic, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Korespondenční adresa:	Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Václava Macháčová Správa železnic, s. o. Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel dokumentace:	METROPROJEKT Praha, a. s. Argentinská 1621/26, 170 00 Praha 7 IČ: 452 71 895, DIČ: CZ45271895
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Václav Křivánek
Zpracovávané objekty:	PS 03-01-11
Vypracoval:	Mgr. Radek Böhm

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRATI

Trať :	Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n.
Traťový úsek:	Čáslav – Kutná Hora hl. n.
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdna vzdálenost:	1000 m
Počet kolejí:	2
Trakce:	elektrická střídavá 25 kV
LVZ:	ano

3. SOUČASNÝ STAV ZAB. ZAŘÍZENÍ

Traťový úsek Čáslav – Kutná Hora hl. n., leží na dvoukolejně, elektrifikované (střídavá trakce 25 kV) trati Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n. Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost 1000m.

ŽST Čáslav (obvod hlavního nádraží) je v současnosti zabezpečena staničním zab. zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 reléového typu z roku 1984. Jedná se SZZ typu AŽD-71 v blokovém provedení s cestovou volbou, které je ovládáno z ovládacího stolu v dopravní kanceláři. V kolejišti se nachází kromě elektromotorických přestavníků, světelných návěstidel a kolejových obvodů, také 2 zabezpečené přejezdy. Jedná se o přejezd 8F v km 276,831 (křížení s místní komunikací, kategorie 3ZBI) a přejezd 1G v km 278,758 (křížení se silnicí III. třídy, kategorie 3ZBI). Volnost kolejiště stanice je kontrolována pomocí dvoupásových kolejových obvodů typu KO4300 o signální frekvenci 275 Hz a s přijímači DSS-12S. Vnitřní výstroj SZZ ŽST Čáslav je umístěna ve stavědlové ústředně ve 2. nadzemním podlaží v provozní budově, kde se také nachází dopravní kancelář (1. nadzemní podlaží). Venkovní kabelizace je ukončena v kabelové místnosti v 1. nadzemním podlaží.

Obvod místního nádraží ŽST Čáslav je v současnosti zabezpečena staničním zab. zařízením 1. kategorie dle TNŽ 34 2620. V současnosti SZZ umožňuje zabezpečené pouze vjezdové cesty od Skovic na koleje č. 101 a 103. Odjezdová návěstidla nejsou zřízena. Výhybky jsou zabezpečeny výměnovými zámky, jejichž klíče jsou vkládány na tabuli pro uzamykání klíčů v dopravní kanceláři. Vjezdové návěstidlo TS a jeho předvěst PŘTS jsou světelná. Vnitřní výstroj zabezpečovacího zařízení je umístěna ve skříni ŽAS v dopravní kanceláři. Dopravní kancelář je umístěna ve výpravní budově místního nádraží. Způsob organizování a provozování drážní dopravy na trati směr Třemošnice je dle předpisu SŽDC D3 s dirigujícím dispečerem ve stanici Čáslav v obvodu místního nádraží. Jedná se o jednokolejnou regionální trať s nezávislou trakcí, traťová rychlost je 60 km/h a zábrzdna vzdálenost 400 m.

V mezistaničním úseku Čáslav – Kutná Hora hl. n. je v provozu decentralizovaný obousměrný autoblok typu AB3-74 s dvoupásovými kolejovými obvody se signální frekvencí 75Hz (s vysílači KAV3 a přijímači FID3). U jednotlivých návěstních bodů jsou umístěny reléové skříně ŠM s vnitřní výstrojí autobloku, které jsou napájeny z traťových trafoskříní 6kV. V 1. TK je zřízeno ve správném směru 6 oddílů, v nesprávném směru 5 oddílů. V 2. TK je zřízeno ve správném směru 7 oddílů, v nesprávném směru 5 oddílů. Kontrolní a ovládací prvky AB jsou v současnosti umístěny na ovládacích stolech staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) v dopravních kancelářích (DK) ŽST Čáslav a ŽST Kutná Hora. V traťovém úseku se nachází celkem 6 zabezpečených přejezdů typu AŽD-71 s označením 2G-7G, které mají vnitřní výstroj umístěnou v reléových skříních na přejezdech. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody traťového zabezpečovacího zařízení. Ukončení výstrahy na přejezdu po projetí vlaku prováděno pomocí anulačních a indikačních (předanulačních) souborů ASE. PZS na trati jsou napájeny rovněž z traťových trafoskříní 6kV a jejich indikace a ovládání jsou umístěny na ovládacích skříních PZS v DK ŽST Čáslav a ŽST Kutná Hora hl.n. (5 do Čáslavi a 1 do K. Hory).

4. SOUVISEJÍCÍ STAVBY

V současnosti je připravovaná související stavba „**Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)**“. Cílem stavby je modernizace traťového úseku Čáslav (mimo) - Kutná Hora (mimo) tj. od km 278,717 do km 286,742. Na sudém záhlaví stanice Čáslav a v traťovém úseku Čáslav – Kutná Hora hl. n. dojde mimo jiné k rekonstrukci traťových kolejí, trakčního vedení, mostních objektů, stavební úpravě přejezdů na trati a k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení.

Předmětem stavby v profesi zabezpečovacího zařízení je rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) v traťovém úseku Čáslav – Kutná Hora a jeho úvazka do stávajících SZZ ve stanici Čáslav a Kutná Hora hl. n. Stávající decentralizovaný autoblok bude nahrazen novým traťovým zab. zařízením 3. kategorie typu obousměrný centralizovaný trojznakový elektronický autoblok. Nový autoblok bude pro volnost traťových oddílů používat nové kolejové obvody o signální frekvenci 75 Hz s přenosem kódu VZ. Indikační a ovládací prvky nového autobloku budou umístěny na ovládacím stole stávajícího reléového SZZ v dopravní kanceláři ŽST Čáslav. Vnitřní výstroj nového TZZ bude soustředěna do obou sousedních stavědlových ústředí. Vnitřní výstroj nového TZZ centralizovaná do Čáslavi bude umístěna ve stávající stavědlové ústředně v Čáslavi. Pro napájení TZZ směr K. Hora bude využit stávající UNZ umístěný v místnosti napájecích zdrojů, který by I vybudován při výstavbě TZZ směrem na Golčův Jeníkov. Nově rekonstruované TZZ bude umožňovat budoucí nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS České republiky. Vlastní zařízení ETCS není součástí této stavby a bude montováno v samostatné stavbě. Spolu s rekonstrukcí TZZ bude také provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZS) na trati Čáslav – Kutná Hora v km 283,516 (označen jako „CK1“), ostatní stávající přejezdy na trati budou v rámci stavby zrušeny. Pro kontrolu volnosti přibližovacích úseků PZS na trati budou využity počítače náprav, které budou na trati instalovány souběžně s kolejovými obvody. PZS v km 283,516 na trati bude mít kontroly staženy do stanice Čáslav, na stávající ovládací skříňku PZS v DK. Na trati dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 140 km/h.

Součástí stavby je také úprava stávajícího SZZ ve stanici Čáslav v souvislosti s výstavbou TZZ na trati. Pro dodržení maximální délky traťového oddílu budou vysunuta stávající vjezdová návěstidla 1S a 2S směrem do trati do polohy budoucích vjezdových návěstidel po rekonstrukci stanice Čáslav (km 279,250) až za přejezd P3718 v km 279,223 (stávající označení „2G“). V rekonstruované části kolejiště v sudém záhlaví stanice Čáslav budou vybudována seřadovací návěstidla dle definitivního stavu (Se 17, Se18, Se19 a Se20). Seřadovací návěstidla Se19 a Se20, která budou kryt nově přejezd P3718 směrem ze stanice a budou plnit také funkci označníků. Stávající seřadovací návěstidla Se15 a Se16 budou po rekonstrukci koleje posunuta cca 7 m směrem do stanice do nerekonstruované části kolejiště. Na přejezdu „2G“ v km 279,223, který bude po výsuvu vjezdových návěstidel součástí stanice, bude provedena rekonstrukce PZS. Nově bude mít PZS „2G“ označení „C3“ a nový evidenční km 279,203. Také stávající PZS na přejezdu P3717 s označením „1G“ na sudém záhlaví stanice v km 278,758 bude v rámci související stavby rekonstruováno, nově bude mít označení „C2“ (rekonstrukce kolejí proběhne až do km 278,717). Nově pokládané zabezpečovací kabely směrem z Kutné Hory budou ukončeny v kabelové místnosti. Kabelizace k přemísťovaným venkovním prvkům staničního zabezpečovacího zařízení bude vedena z RD PZS v km 278,258, který bude nově sloužit již jen jako kabelový objekt.

Předpokládá se, že realizace související stavby rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo) proběhne před realizací předmětné stavby rekonstrukce ŽST Čáslav a tedy výchozím stavem pro předmětnou stavbu je stav po realizaci rekonstrukce tratě.

5. ÚČEL PROVOZNÍCH SOUBORŮ

Cílem stavby " **Rekonstrukce žst. Čáslav**" je zvýšení traťové rychlosti. V rámci stavby dojde ve stanici Čáslav mimo jiné k rekonstrukci traťových kolejí, trakčního vedení, mostních objektů, stavební úpravě přejezdů a k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení.

Předmětem stavby v profesi zabezpečovacího zařízení je rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) ve stanici Čáslav. Součástí stavby je také rekonstrukce a výstavba přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZS) na přejezdech ve stanici Čáslav, které nebudou v rámci stavby zrušeny. Nově rekonstruované SZZ bude umožňovat budoucí nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS České republiky. Vlastní zařízení ETCS není součástí této stavby a bude zřízeno v samostatné stavbě. Případné úpravy na prvcích pro automatické vedení vlaku nejsou součástí provozního souboru zabezpečovacího zařízení. Členění části **D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení** bude na následující provozní soubory:

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-11 ŽST Čáslav, staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-11.1 ŽST Čáslav, staniční zabezpečovací zařízení, Část A – definitivní SZZ

PS 03-01-11.2 ŽST Čáslav, staniční zabezpečovací zařízení, Část B – provizorní SZZ

PS 03-01-11.3 ŽST Čáslav, staniční zabezpečovací zařízení, Část C – klimatizace

6. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Definitivní staniční zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ reléového typu ve stanici Čáslav bude nahrazeno novým SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronickým stavědlem, které bude možné v budoucnu dálkově ovládat z centrálního dispečerského pracoviště Praha. Ovládání SZZ bude prováděno z jednotného obslužného pracoviště (JOP), které bude umístěno v dopravní kanceláři. Návrh SZZ vychází z kolejových úprav ve stanici a z požadavků dopravní technologie. Dojde k vysunutí kolejových spojek směrem do trati na K. Horu. V souladu s požadavkem zadavatele bude pro jízdy na kolej č. 4a směrem od Kutné Hory návěstěna zkrácená zábrzdna vzdálenost na vjezdových návěstidlech 1S a 2S. Vjezdová návěstidla 1L a 2L od G. Jeníkova zůstanou ve stávající poloze. V místech s požadavkem na kódování bude kontrola volnosti kolejiště provedena pomocí kolejových obvodů, ostatní část kolejiště bude kontrolována pomocí počítače náprav. Použité kolejové obvody a počítač náprav musí vyhovovat TSI CCS. V místech s nedostatečnou osovou vzdáleností manipulačních kolejí, budou použita seřaďovací návěstidla v trpasličím provedení. Funkci označníků budou plnit seřaďovací návěstidla stožárové konstrukce. V rámci přípravné dokumentace byla prověřena viditelnost návěstidel dle vyhlášky 173/1995 Sb. I TNŽ 34 26320, samotné situování návěstidel bude z důvodu změny konfigurace kolejiště provedeno až v rámci realizace stavby. Součástí SZZ budou také 2 pomocná stavědla PSt.1 a PSt.2 pro potřeby nezabezpečeného posunu umístěna na každém zhlaví (rozsah jejich ovládání odpovídá požadavkům z porady dopravní technologie). Při jízdách z koleje č.4 na kolej č.4a a obráceně bude návěstěna nedostatečná zábrzdna vzdálenost z koleje č.4 na kolej č.4a. Umístění vnitřní technologie nového SZZ a nových napájecích zdrojů se předpokládá v prostorech stávající stavědlové ústředny a místnosti napájecích zdrojů v provozní budově. Ukončení venkovní kabelizace bude jako doposud v kabelové místnosti. Tento postup umožňuje včasné nasazení mobilního provizorního zab. zařízení. Stavědlová ústředna včetně místnosti napájecích zdrojů bude vybavena odpovídající klimatizací. Základní napájecí zdroj pro nové SZZ v ŽST Čáslav bude třífázová elektrická přípojka z veřejné distribuční sítě, funkci náhradního zdroje bude plnit elektrické soustrojí se spalovacím motorem s automatickým startem. Akumulátorová baterie bude s odpovídající kapacitou dimenzovaná na plný a nouzový provoz zab. zařízení po dobu dle TNŽ 34 2620. Samotné napájení technologie nového elektronického stavědla se předpokládá z univerzálního napájecího zdroje, předpokládaný maximální jmenovitý příkon zařízení je cca 20 kVA. Součástí napájecího zdroje budou měniče, dobíječ a baterie. Napájecí zdroj bude tedy vytvářet všechny požadované napájecí soustavy. Bude využita vnitřní výstroj nového TZZ směrem na Kutnou Horu umístěna ve stavědlové ústředně

v rámci dříve realizované související stavby rekonstrukce tratě, stejně jako stávající vnitřní výstroj TZZ směrem na Golčův Jeníkov (autobloková skříň, skříň napájecích a reléových jednotek a skříň kolejových obvodů). Jednotné obslužné pracoviště bude umístěno ve stávající dopravní kanceláři, která bude také stavebně upravena. SZZ bude vybaveno odpovídajícím diagnostickým zařízením v místě pracoviště údržby s možností přístupu ve stavební ústředně. Obvod místního nádraží bude rovněž zabezpečen nově budovaným SZZ. Z tohoto důvodu bude oproti stávajícímu stavu místní nádraží nově doplněno o odjezdová a cestová návěstidla, kontrolu volnosti počítačem náprav a bude zřízen souhlas pro odjezd na trať D3 (technická vazba dle technické specifikace na DOZ). Zabezpečení výhybek a rozsah zabezpečeného posunu jsou dle požadavků dopravní technologie včetně zřízení pomocných stavědel PSt.3, PSt.4a a PSt.4b. Vjezdová rychlost směrem z hlavní tratě na místní nádraží a obráceně bude 50 km/h. Pro vlakové cesty od Kutné Hory přes kolej č. 4a do obvodu místního nádraží (kolej č. 14) bude uvažována jednotná zábrzdna vzdálenost 1000 metrů. V opačném směru od Třemošnice na kolej č. 4a bude uvažováno se zábrzdnou vzdáleností dle regionální tratě, tj. 400 metrů. Dispečer tratě D3 směrem do Třemošnice bude nově umístěn v dopravní kanceláři společně s výpravčím stanice Čáslav.

Přejezdová zabezpečovací zařízení

Součástí provozního souboru staničního zab. zařízení budou také nová přejezdová zab. zařízení na přejezdech ve stanici. Jedná se o rekonstrukci PZS na přejezdu P3716 v km 276,831 (nově bude označen jako „C1“, nový evidenční km 276,810) a výstavbu dvou PZS na přejezdu P3729 v km -0,055 v obvodu místního nádraží (přejezd bude nově rozdělen na dva přejezdy P3729-1 a P3729-2 a zabezpečen dvěma samostatnými PZS s označením „C4“ a „C5“). PZS na přejezdech P3718 v km 279,223 (nové označení „C3“, nový evidenční km 279,203) a P3717 v km 278,758 (nové označení „C2“, nový evidenční km 278,735) budou rekonstruovány v rámci související stavby rekonstrukce tratě. PZS budou reléového typu s elektronickými doplňky.

Pro kontrolu přibližovacích úseků PZS „C1“ ve stanici budou využity kolejové obvody SZZ, předpokládá se kategorie PZS 3ZBI (celé závory s případným sekvenčním sklápěním závor).

Přejezdy „C4“ a „C5“ budou kryty z obou stran výkolejkami s elektromotorickými přestavníky, mezi výkolejkami bude přes přejezd zřízen počítačový úsek pro splnění podmínek zřízení pozitivního signálu. Obě PZS budou kategorie PZS 3ZBI. Z důvodu dosažení normové vzdálenosti mezi přejezdy „C4“ a „C5“ budou navrženy pro komunikaci poloviční závory, pro chodník závory budovány nebudou. Při nezabezpečeném posunu přes přejezd budou obě PZS ovládány z pomocného stavědla (PSt.3 a PSt.4a). Po předání obsluhy na PSt a uzavření přejezdu dojde k automatickému sklopení výkolejek, po ukončení posunu a zrušení výstrahy na PZS budou výkolejky zpětně automaticky naklopeny na kolej. Vnitřní výstroj výkolejek a počítačového úseku bude umístěna ve stavební ústředně.

Počty výstražníků a závor budou odpovídat dle rozhodnutí DÚ. Nově budovaná přejezdová zabezpečovací zařízení budou v souladu s ČSN 34 2650 ed.2. Vnitřní výstroj PZS bude umístěna v reléových domcích (RD) v blízkosti přejezdů (vnitřní výstroj PZS „C4“ a „C5“ bude umístěna ve společném reléovém domku odpovídajících rozměrů). Reléové domky budou umístěny tak, aby byly splněny rozhledové poměry při jízdách vlaků 10km/h. Domky budou celobetonové, zateplené a takové konstrukce, která zabezpečí rozsah teploty uvnitř RD od +5°C do +35 °C. Proto budou vybaveny řízenou ventilací ovládanou pomocí rozvaděče klimatizace (ovládá temperovací jednotku pro případ nízkých teplot a ventilátor pro případ vysokých teplot). Klapka klimatizace musí být umístěn na severní stěně domku. Domek bude opatřen valbovou stříškou a bude umístěn do terénu dle pokynů výrobce (předpoklad na betonové patky). VTO a SMO bude součástí integrovaného rozvaděče spolu s rozvaděčem nízkého napětí (samotný rozvaděč je součástí stavebních objektů napájení jednotlivých PZS). Venkovní telefonní objekty (VTO) u PZS jsou součástí provozního souboru sdělovacího zařízení. Všechny přejezdy („C1“, „C4“ a „C5“) jsou v zastavěné oblasti, případně vede přes ně chodník pro pěší, z tohoto důvodu budou vybavena signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (včetně doplnění závor v místech kde přehrazují chodník doplňkem břevna zábrana bílé hole) a ve výstražnících budou použity zvonce do obytných částí. Jako náhradní napájení PZS budou baterie do neklimatizovaného prostředí, které budou umístěny na

stojanu místo v klimatizované skříni. Pro každé PZS „C4“ a „C5“ bude navržen samostatný náhradní zdroj napájení (baterie).

Kabelizace

Pro nové SZZ a nová PZS ve stanici bude položena v obvodu stanice nová kabelizace. Jedná se o kabelizaci k návěstidlům, přestavníkům, ke stykovým transformátorům kolejových obvodů, k pomocným stavědlům a k výstražníkům a závorám PZS. Na sudém záhlaví od km 278,717 směrem k vjezdovým návěstidlům bude využita zabezpečovací kabelizace pro venkovní prvky SZZ položená v rámci související stavby rekonstrukce tratě. Hlavní kabelová trasa ve stanici bude společná s ostatními profesemi, jedná se o profese sdělovacího silnoproudého zařízení. Část kabelizace (trasa do SÚ, DK a v nástupišti) bude umístěna v kabelovodu (řeší příslušný stavební objekt). Z důvodu nebezpečných a rušivých vlivů střídavé trakce 25 kV jsou kabely, jejichž délka (nad 200 m) může způsobit překročení mezí hodnot ovlivnění, navrženy v provedení TCEKPFLEZE. Ostatní kabely kratších délek budou typu TCEKPFLEY. V místech kde bude vnitřní kabelizace vedena zdivem či stěnou RD, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami. Při pokládce musí být dodrženy platné normy a předpisy Správy železnic.

Provizorní staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečení železniční dopravy během výstavby ve stanici Čáslav se předpokládá mobilním provizorním staničním zabezpečovacím zařízením. Návrh provizorního zabezpečovacího zařízení bude vycházet z návrhu stavebních postupů ve stanici. Předpokládá se, že na začátku výstavby bude v provozu stávající SZZ reléového typu, při zásadní změně konfigurace výhybek v dopravních kolejích bude aktivováno mobilním provizorním staničním zabezpečovacím zařízením a na závěr stavby se stanice zabezpečí již novým definitivním SZZ.