

## Obsah

<b>1</b>	<b>Všeobecná část.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Základní údaje stavby .....</b>	<b>4</b>
1.1.1	Základní identifikační údaje investora .....	5
1.1.2	Zpracovatel projektové dokumentace .....	5
<b>1.2</b>	<b>Výchozí stav zabezpečovacího zařízení.....</b>	<b>6</b>
1.2.1	Odb. Dolní Rybník-Odb Chomutov město.....	6
1.2.2	Odb. Chomutov město .....	6
1.2.3	Odb. Chomutov město – Chomutov (obvod seř.n.) .....	6
1.2.4	Odb. Chomutov město – Chomutov (obvod os.n.).....	6
1.2.5	ŽST Chomutov, železniční zabezpečovací zařízení .....	7
<b>1.3</b>	<b>Výchozí podklady.....</b>	<b>7</b>
<b>1.4</b>	<b>Odchytky od zpracovaného zadání stavby .....</b>	<b>7</b>
<b>1.5</b>	<b>Související PS a SO.....</b>	<b>8</b>
<b>1.6</b>	<b>Související stavby .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Technické řešení.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1</b>	<b>Obecně .....</b>	<b>9</b>
2.1.1	Vazba na legislativu .....	10
2.1.2	Zábrzdné vzdálenosti .....	10
2.1.3	Viditelnost návěstidel.....	10
<b>3</b>	<b>Obvod Chomutov město.....</b>	<b>11</b>
<b>3.1</b>	<b>Umístění návěstidel, jejich označení a konstrukce.....</b>	<b>11</b>
3.1.1	Návěstidla .....	11
3.1.1.1	Hlavní návěstidla .....	11
3.1.1.1.1	Nedostatečná zábrzdná vzdálenost .....	11
3.1.1.2	Oddílová návěstidla .....	11
3.1.1.3	Seřaďovací návěstidla .....	11
3.1.1.4	Neproměnná návěstidla.....	11
<b>3.2</b>	<b>Výhybky a výkolejky .....</b>	<b>12</b>
3.2.1	Výhybky .....	12
3.2.2	Výkolejky, PSt a EZ.....	12
<b>3.3</b>	<b>Prostředky pro zjišťování volnosti.....</b>	<b>13</b>
3.3.1	Kolejové obvody 275Hz.....	13
3.3.1.1	Rozsah zajištění kódování VZ v odbočce .....	13
3.3.2	Počítače náprav .....	13
<b>3.4</b>	<b>Kabelizace .....</b>	<b>14</b>
3.4.1	Venkovní kabelizace .....	14
3.4.2	Vnitřní rozvody .....	15
3.4.3	Kácení .....	15
<b>3.5</b>	<b>Napájení.....</b>	<b>15</b>
3.5.1.1	Výpočet napájení pro staniční zabezpečovací zařízení .....	15
3.5.1.2	Výpočet napájení pro staniční zabezpečovací zařízení .....	17
<b>3.6</b>	<b>Umístění zařízení.....</b>	<b>17</b>
3.6.1	RD Chomutov-město.....	17
3.6.2	Vnitřní část zařízení .....	17
3.6.2.1	Rozsah soustředění zařízení .....	18
3.6.2.2	Umístění RD .....	18
3.6.3	Dopravní kancelář – Chomutov-město.....	18
3.6.4	Klimatizace a ostatní .....	19
3.6.5	Požadavky na nové technologické zařízení .....	19
3.6.5.1	ERTMS .....	19

3.6.5.2	DOZ.....	19
3.6.5.3	Diagnostika .....	20
3.6.5.4	Funkcionalita EZŠ .....	20
3.6.5.5	Funkcionalita VCO .....	21
3.6.5.6	Vjezdy na obsazenou kolej.....	21
3.6.5.7	Zajištění přenosu LVZ .....	21
3.6.5.8	Funkcionalita VNPN .....	21
<b>3.7</b>	<b>Přejezdy.....</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>Obvod Chomutov .....</b>	<b>22</b>
<b>4.1</b>	<b>Umístění návěstidel, jejich označení a konstrukce.....</b>	<b>22</b>
4.1.1	Návěstidla .....	22
4.1.1.1	Hlavní návěstidla .....	22
4.1.1.1.1	Nedostatečná zábrzdná vzdálenost .....	22
4.1.1.2	Oddílová návěstidla .....	22
4.1.1.3	Seřaďovací návěstidla .....	22
4.1.1.4	Neproměnná návěstidla .....	22
<b>4.2</b>	<b>Výhybky a výkolejky .....</b>	<b>22</b>
<b>4.3</b>	<b>Prostředky pro zjišťování volnosti.....</b>	<b>22</b>
<b>4.4</b>	<b>Kabelizace .....</b>	<b>23</b>
4.4.1	Venkovní kabelizace .....	23
4.4.2	Vnitřní rozvody .....	24
4.4.3	Kácení .....	24
<b>4.5</b>	<b>Napájení.....</b>	<b>24</b>
<b>4.6</b>	<b>Umístění zařízení.....</b>	<b>25</b>
4.6.1	Dopravní kancelář – Chomutov .....	25
4.6.2	Klimatizace .....	25
4.6.3	Požadavky na nové technologické zařízení .....	26
4.6.3.1	ERTMS .....	26
4.6.3.2	DOZ.....	26
4.6.3.3	Diagnostika .....	27
<b>5</b>	<b>Trat'ové zabezpečovací zařízení.....</b>	<b>28</b>
<b>5.1</b>	<b>Dolní Rybník-Chomutov TZZ .....</b>	<b>28</b>
<b>5.2</b>	<b>Chomutov město – Chomutov seřaďovací nádraží, TZZ.....</b>	<b>28</b>
<b>5.3</b>	<b>Chomutov město – Chomutov os. nádraží, TZZ .....</b>	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>Technické požadavky na zařízení a zavedení do provozu .....</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Provizorní zabezpečovací zařízení a postup výstavby.....</b>	<b>29</b>
7.1	Stavební postupy .....	29
<b>8</b>	<b>Ochrana ZZ před nebezpečnými a rušivými vlivy.....</b>	<b>30</b>
<b>8.1</b>	<b>Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí.....</b>	<b>30</b>
8.1.1	Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí .....	30
8.1.2	Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí .....	30
<b>8.2</b>	<b>Ochrana proti přepětí.....</b>	<b>32</b>
<b>8.3</b>	<b>Ochranná opatření proti atmosférickým vlivům .....</b>	<b>32</b>
<b>9</b>	<b>Demontáže.....</b>	<b>32</b>
<b>9.1</b>	<b>Rozsah demontáží.....</b>	<b>33</b>
9.1.1	Technologická budova .....	33
9.1.1.1	Dopravní kancelář .....	33
9.1.1.2	Stavědlová ústředna.....	33

---

9.1.1.3	Místnost kabelových závěrů .....	33
9.1.1.4	Místnost napájení.....	33
9.1.1.5	Místnost baterií .....	33
<b>10</b>	<b>Provoz, servisní služby .....</b>	<b>33</b>
10.1	Zkoušky a revize .....	33
10.2	Ověřovací provoz.....	33
10.3	Požadavky na provoz a údržbu .....	33
<b>11</b>	<b>Životní prostředí.....</b>	<b>34</b>
11.1	Likvidace odpadů.....	34
11.2	Vliv stavby na životní prostředí.....	34
11.3	Opatření k minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí.....	34
<b>12</b>	<b>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....</b>	<b>36</b>
12.1	Stavební činnost v prostorách SŽ s.o. a provozované ŽDC.....	36
<b>13</b>	<b>Požární ochrana .....</b>	<b>39</b>

# 1 Všeobecná část

## 1.1 Základní údaje stavby

<b>Název stavby:</b>	„Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro stavební řízení
<b>Druh/Charakter stavby:</b>	Rekonstrukce trati v daném úseku
<b>Kraj:</b>	Ústecký kraj
<b>Vlastníci dotčených pozemků:</b>	Správa železnic státní organizace, České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
<b>ISPROFIN:</b>	542 352 0019
<b>ISPROFOND:</b>	327 321 4901
<b>Místo stavby:</b>	
<u>Železniční trať 504A</u> (dle TTP)	Kyjice. (km 55,610) - Chomutov (km 64,693)
Úsek stavby dotčený stavbou:	Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří
<u>Železniční trať 504G</u> (dle TTP)	Odb. Dolní Rybník (km 0,038) – Jirkov (km 1,645)
Úsek stavby dotčený stavbou	Odbočka Dolní Rybník - Jirkov
<b>Dodavatel:</b>	Bude určen na základě výběrového řízení
<b>Předpokládaná realizace:</b>	2021 - 2023
<b>Garant profese:</b>	Ing. Martin Raibr (martin.raibr@sudop.cz , tel. 267 094 146, 605 229 036)
<b>Zhotovitel stavby:</b>	bude určen výběrovým řízením
Projekt byl dokončen k termínu:	12/2020

Dokumentace je zpracována ve stupni projekt (dokumentace pro stavební řízení a výběr zhotovitele) v souladu s předpisem č.146/2008 Sb. (Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb) a se směrnicí SŽDC č.11/2006 (Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních) ze dne 30. 6. 2006, Změna č. 1, Příloha č. 3, včetně dalších dodatků a doplňků platných v době zpracování projektu a dle platných předpisů a norem a v souladu s TKP staveb drah.

### 1.1.1 Základní identifikační údaje investora

#### Objednatel (investor)

**Investor:** Správa železnic, státní organizace (SŽ s.o.)  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

**Zastoupená:** Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

**Hlavní inženýr stavby:** Ing. Vlastimil Spiegl

### 1.1.2 Zpracovatel projektové dokumentace

**Dodavatel dokumentace:** Sdružení „SEU + SP + PROJS\_Kyjice-Chomutov\_DSP“

**Členové sdružení:** SUDOP EU a. s.  
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov  
IČ: 05 16 50 24  
DIČ: CZ 05 16 50 24

SUDOP PRAHA a. s.  
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov  
IČ: 25 79 33 49  
DIČ: CZ 25 79 33 49

PROJEKT servis s. r. o.  
U Elektry 830/2b  
198 21 Praha 9 - Hloubětín  
IČ: 49 82 31 41  
DIČ: CZ 49 82 31 41

#### **Zpracovatelé dokumentace**

Hlavní inženýr projektu	Ing. Stanislav Jaroš	SUDOP EU a. s.
Zástupce HIPa	Ing. Ivan Grisa	SUDOP EU a. s.

## 1.2 Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

### 1.2.1 Odb.Dolní Rybník-Odb Chomutov město

Na dvoukolejném úseku je jako traťové zabezpečovací zařízení použit automatický blok AB3-74, který se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Vnitřní část zařízení je soustředěna v reléových skříních v místě návěstních bodů.

Kontrola volnosti úseku je realizována kolejovými obvody KO 3200 (KAV,FID) s nosnou frekvencí 75 Hz.

Traťový úsek je rozdělen v obou směrech a kolejích na dva prostorové oddíly.

V traťovém úseku se nachází zastávka Chomutov město a dva železniční přejezdy.

Km poloha	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
61,809	Místní kom.	PZS 3SBI	AŽD 71	1984
62,341	Místní kom.	PZS 3ZBI	AŽD 71	1984

### 1.2.2 Odb. Chomutov město

Odb. Chomutov město mezi hlavní tratí a Chomutov seř.n. je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením AŽD 71 s cestovou volbou, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1984. Od listopadu 2002 je z DK, která je umístěna v budově zastávky Chomutov město, dálkově řízena odbočka Dolní Rybník a jsou zde zřízeny i kontroly přejezdů P1961 a P1962.

Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny kolejové obvody KO 4300 s nosnou frekvencí 275 Hz se stykovými transformátory. Ve stanici není zřízen napájecí zdroj UNZ.

Výhybky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky.

Návěstidla v obvodu dopravní jsou světelná, platná pro příslušnou kolej.

V dopravně není zřízen žádný železniční přejezd.

### 1.2.3 Odb. Chomutov město – Chomutov (obvod seř.n.)

V jednokolejném úseku je jako traťové zabezpečovací zařízení použit automatický blok AB3-74, který se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Vnitřní část zařízení je soustředěna v reléových skříních v místě návěstních bodů.

Kontrola volnosti úseku je realizována kolejovými obvody KO 3200 (KAV,FID) s nosnou frekvencí 75 Hz.

Traťový úsek tvoří jeden prostorový oddíl.

### 1.2.4 Odb. Chomutov město – Chomutov (obvod os.n..)

Ve dvoukolejném úseku je jako traťové zabezpečovací zařízení použit automatický blok AB3-74, který se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Vnitřní část zařízení je soustředěna v reléových skříních v místě návěstních bodů.

Kontrola volnosti úseku je realizována kolejovými obvody KO 3200 (KAV,FID) s nosnou frekvencí 75 Hz.

Traťový úsek tvoří jeden prostorový oddíl.

### 1.2.5 ŽST Chomutov, železniční zabezpečovací zařízení

ŽST Chomutov je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením AŽD 86. Jedná se o decentralizovaný systém s cestovým způsobem volby JC u výpravčího a individuálním stavěním výhybek na jednotlivých stavědlech které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1990.

Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny kolejové obvody KO 4300 s nosnou frekvencí 275 Hz se stykovými transformátory.

Výhybky v hlavních a předjízdových kolejích výhybky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky.

Návěstidla v obvodu stanice jsou světelná, platná pro příslušnou kolej.

Ve stanici se nachází několik železničních přejezdů.

V ŽST není provedena peronizace a je zajištěn úroňový příchod cestujících na zpevněná nástupiště.

Km poloha	Označení	Komunikace	Typ	Zařízení	Rok
0,968	P1998	Místní kom.	PZS 3SNLI	AŽD 71	2000
1,077	P1999	Místní kom.	PZS 3SBLI	AŽD 71	1984
1,107	P2000	Místní kom.	PZS 3SBLI	AŽD 71	1984
0,788	P1963	Sil.I.třídy	PZS 3ZBI	AŽD 71	1991, rek.2010
0,941	P1964	Sil.3.třídy	PZS 3ZNLI	AŽD 71	1986, rek.2010

### 1.3 Výchozí podklady

- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby
- Technická dokumentace provozovaného zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb SŽDC
- Metodické pomůcky a směrnice SŽDC
- TNŽ 34 2620 – „Staniční a traťová zabezpečovací zařízení“
- ČSN 34 2650 – „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“
- ČSN 73 6380 – „Železniční přejezdy a přechody“
- Polohopisné výkresy 1:1000 se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi,
- Technická dokumentace provozovaného zařízení – provozovatelem předány pouze základní výkresy
- Úpravy kolejového řešení v jednotlivých stanicích
- Místní šetření projektanta

### 1.4 Odchytky od zpracovaného zadání stavby

Koncept zabezpečovacího zařízení vychází z předešlého stupně dokumentace stavby.

## 1.5 Související PS a SO

PS 12-02	Odbočka Dolní Rybník - odbočka Chomutov město, TZZ
PS 21-04	Žst. Chomutov, místní kabelizace
PS 24-10	Zast. Chomutov město, EZS
PS 24-12	Žst. Chomutov, obvod město, EZS
PS 31-03	Zast. Chomutov město, DŘT
PS 31-04	Žst. Chomutov, obvod město, DŘT
PS 31-05	Žst. Chomutov, DŘT
SO 11-01	Železniční svršek, Kyjice – Chomutov
SO 11-02	Železniční spodek, Kyjice – Chomutov
SO 21-05	Chomutov město, technologické objekty
SO 21-06	Žst. Chomutov, umístění dopravní kanceláře a technologické místnosti
SO 31-03	Odbočka Dolní Rybník - Odbočka Chomutov město, úprava TV
SO 31-03.1	Odbočka Dolní Rybník - Odbočka Chomutov město, neutrální pole v km 61,793

Celý seznam PS a SO včetně jejich definice a rozsahu řešení je součástí souhrnných částí této stavby a zhotovitele je povinen se seznámit s celým rozsahem stavby.

## 1.6 Související stavby

**„Elektrizace trati Kadaň-Prunéřov – Kadaň“** – stavba se v současnosti dokončuje v realizaci a zahajuje se realizace rozšíření stavby o parkoviště v ŽST Kadaň. V současné době se však připravuje rozhodnutí na další rozšíření stavby až do oblasti Kadaň-předměstí a celý rozsah bude po dokončení stavby stále řízen z ŽST Kadaň-Prunéřov.

**„Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“** - hlavním cílem stavby je komplexní rekonstrukce a modernizace trati v rozsahu Kadaň-Prunéřov (včetně)“ - Chomutov (mimo). Po této stavbě dojde k převedení dálkového řízení do RDP Chomutov v rozsahu (Kadaň (včetně předměstí)-Kadaň-Prunéřov-Odb.Dubina) do ŽST Chomutov.

**„Rekonstrukce ŽST Chomutov“** - v současnosti se dokončuje příprava záměru projektu se změnou územních plánů stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“. V rámci této stavby se předpokládá kompletní změna kolejíště ŽST Chomutov s vysunutím osobní části blíže do středu města a výstavbou nových bezbariérových nástupišť se zázemím pro cestující. Nová technologická budova bude zřízena na jiném místě a předpokládá se zřízení dvou budov na každém zhlaví. Tím stávající VB nebude mít žádné využití, což bylo v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ prověřeno a investorem bylo potvrzeno zařadit stávající VB do demolice v plném rozsahu, čímž umožní případné rozšíření nákladového kolejíště ŽST (zatím tato potřeba nebyla potvrzena).

**„Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov“** – v současnosti běží projektová příprava stavby dle jednotlivých porad. Po dokončení této stavby bude z ŽST Chomutov řízeny dopravní Kyjice, Odb. Dolní Rybník, Odb.Chomutov město, Jířkov.



**Shrnutí** – výše uvedené stavby mají značnou prioritu a to jak vzhledem k tomu, že výrazně řeší modernizaci železniční infrastruktury a umožňují její značné zkvalitnění, ale i vzhledem k tomu, že stavby umožňují přesun stykového místa napájecí soustavy až k dopravně Kyjice.

Vzhledem ke vstřícnému přístupu městských částí se značně rychle odstraňují jednotlivé překážky a po změně ÚP Chomutov, které se nyní zpracovávají bude možné zahájit jejich rychlou přípravu. Stavby zároveň vykazují značnou ekonomickou efektivitu a to především ŽST Chomutov.

**Závěrem** – vzhledem k výše uvedenému dochází tedy ke změně koncepce úprav v ŽST Chomutov v rámci stavby „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov“. Vzhledem k přípravě souvisejících staveb, bude v ŽST Chomutov hledána možnost, jak stávající pracoviště v DK rozšířit o možnost řízení jednotlivých dopraven, které budou zapojeny do dálkového řízení v rámci staveb:

- „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“
- „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice-Chomutov“.

při zachování stávajícího způsobu řízení ŽST Chomutov a dopravně Droužkovice. Tento stav by měl být v délce trvání cca 5let.

## 2 Technické řešení

### 2.1 Obecně

V rámci tohoto PS dojde k úpravě SZZ a TZZ v úseku odb.Chomutov město – Chomutov. V rámci této stavby dojde ke sloučení těchto dopraven do ŽST Chomutov, která bude rozdělena do jednotlivých obvodů.

#### Obvod Chomutov město

V dopravně se vybuduje elektronické staniční zabezpečovací zařízení, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie pro obvod Chomutov město, které bude umožňovat stavění vlakových a posunových cest ze všech/na všechny dopravní koleje. Stavění vlakových a posunových cest bude v základním stavu prováděno ze vzájemně zálohovaných pracovišť JOP v nové DK v ŽST Chomutov. DNO nebude zřizována, pokud budou splněny podmínky pro její nezřizování.

Nové SZZ bude umístěno do kontejnerů prefabrikované betonové konstrukce, které budou dodány tímto PS. Z těchto kontejnerů bude zřízena stavědlová ústředna, dopravní kancelář s technologií sdělovacího zařízení.

Pro potřeby SZZ se vymění veškerá vnější výstroj za novou dle nové kolejové konfigurace. V obvodu budou zřízeny počítače náprav. Ve směru na odbočný směr Chomutov seř.n., budou od námezníku odbočné výhybky zřízeny počítače náprav.

Ze směru od Odb.Rybník bude provedena úvazka traťové zařízení a ze směru od Chomutova bude provedena jen vnitřní úvazka.

#### Obvod Chomutov os.n.

V ŽST Chomutov ve VB se vybuduje v nových prostorách úvazka pro obvodu Chomutov město. V rámci tohoto PS se vybuduje i dopravní kancelář pro možnost řízení celého úseku. Z DK se předpokládá, že bude zajištěno řízení oblasti Třebošice (mimo) – Chomutov – Kadaň a úsek Chomutov-Březno u Chomutova.

V rámci této úvazky bude řešena i úvazka mezi vlastním obvodem Chomutov město, Chomutov seř.n. a Chomutov os.n..

### 2.1.1 Vazba na legislativu

Veškeré nové zařízení, které bude dodáváno tímto PS musí splňovat jednotlivé legislativní požadavky, které jsou definovány jako národní, tak i evropskou legislativou. Jedná se zejména o dodržení následujících požadavků:

- Použité zařízení musí splňovat TNŽ 34 2620. Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽ s.o. zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o.. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.
- Použité zařízení musí splňovat ČSN 34 2650 ed.2. Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽ s.o. zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o.. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.
- Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽ s.o. zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o.. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.
- Použité kolejové obvody musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50 238, ČSN CLC/TS 50 238–2 (parametrům pro Českou republiku) a musí být označeny jako perspektivní dle ČSN 34 2613 ed. 3 a ČSN 34 2614 ed. 3. Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti SŽ s.o. zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o.. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.
- Použité zařízení musí splňovat podmínky platných norem, zejména TNŽ 34 2620, ČSN 34 2650 ed.2, ČSN 34 2613 ed.3, ČSN 34 2614 ed.3, ČSN EN 50126-1, ČSN EN 50128, ČSN EN 50129, ČSN EN 50159–1, ČSN EN 50159-2, ČSN EN 50125-3, ČSN EN 50238, ČSN EN 50121-1 až 5 ed.2., ČSN 50121-4 ed.3.

### 2.1.2 Zábrzdné vzdálenosti

V traťovém úseku Třebušice-Chomutov je v současnosti ponechána zábrzdná vzdálenost 1000m, která bude ponechána i po dokončení této stavby.

### 2.1.3 Viditelnost návěstidel

V současné době platí vyhláška č. 173/1995 Sb. -Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah paragrafu č.7, kdy se uvažuje za překážku i sousední stojící vlak. I přes toto ujednání nedochází k problémům při zajištění viditelnosti návěstidel na dobu 7s při maximální traťové rychlosti.

## 3 Obvod Chomutov město

### 3.1 Umístění návěstidel, jejich označení a konstrukce

#### 3.1.1 Návěstidla

##### 3.1.1.1 Hlavní návěstidla

V ŽST budou zřízena nová návěstidla v nových pozicích. Vjezdová návěstidla do ŽST Chomutov, budou umístěna na konci nástupištní hrany Chomutov město. Z pohledu přesnosti zastavení, není toto optimální, ale na základě této skutečnosti bude prodloužena nástupištní hrana ve směru ke Kyjicím, aby byla zajištěna plná viditelnost návěstidel, budou provedeny formou snížené montáže a budou upraveny podpěry nástupištního přístřešku u koleje č.1, aby byly mimo úhel viditelnosti.

Za návěstidlem 2L bude umístěna nová stěna, která zajistí nesplynutí jednotlivých návěstí na návěstidle s reflektory aut na rychlostní komunikaci, která se nachází hned za návěstidlem a je osově vytočena ve směru pravidelného provozu v koleji č.2.

Návěstidlo S2a bude nutné umístit vlevo vzhledem k nedostatečné osově vzdálenosti. Toto umístění bude pouze dočasné a to do doby rekonstrukce celé ŽST.

Ostatní návěstidla tohoto obvodu budou umístěna v obvyklých pozicích v rozsahu dle situačního schéma.

Vzhledem k tomu, že dochází ke sloučení odbočky s ŽST, budou upraveny polohy návěstidel, které se stanou odjezdovými z ŽST a budou umístěny před krajní výhybky, ale tak aby byla dodržena zábrzdná vzdálenost 1000m k prvnímu oddílovému návěstidlu.

##### 3.1.1.1.1. Nedostatečná zábrzdná vzdálenost

V rámci dopravní jsou jednotlivá hlavní návěstidla rozmístěna na zábrzdnou vzdálenost 1000m.

##### 3.1.1.2 Oddílová návěstidla

V tomto PS se žádná oddílová návěstidla nezřizují.

##### 3.1.1.3 Seřaďovací návěstidla

V tomto PS budou zřízena nová seřaďovací návěstidla Se401-Se404 dle výkresové dokumentace. Návěstidla Se401 a Se402 budou světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku.

##### 3.1.1.4 Neproměnná návěstidla

Před vjezdovými návěstidly 1L, 2L dojde k novému zřízení návěsti „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“ a stávající budou demontovány.

## 3.2 Výhybky a výkolejky

### 3.2.1 Výhybky

Výhybky v hlavních kolejích tedy kolejích č. 1 a 2 budou i v novém stavu vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky ve stejném rozsahu jako nyní. V rámci stavby dojde však k opravě výhybek v nezbytném rozsahu a doplnění čelistových závěrů.

Nové přestavníky, se budou u všech výhybek dodávat s plastovými, či betonovými ohradníky, zajišťující jejich ochranu.

Výhybková návěstidla nebudou zřízena.

Na všech výhybkách, které budou zapojeny do ústředního stavění, budou osazeny kluzné stoličky v potřebném rozsahu, aby při dálkovém řízení nedocházelo k nutnosti jejich častého mazání a zvýšila se jejich spolehlivost.

Seznam ovládacích prvků (řadičů) pro výhybky a výkolejky:

401/402, 403/405, 404/406

Jedná se tedy o tři výhybkové jednotky vzhledem k tomu, že výhybky budou osazeny v logické spojení bez možnosti zřízení pohyblivých hrotů výhybek.

Montáž nových přestavníků a výkolejek bude prováděna průběžně, dle úprav kabelizace a vnějších prvků.

### 3.2.2 Výkolejky, PSt a EZ

V tomto PS se ponechá stávající výkolejka Vk401, která i v novém stavu bude uzamykána. Výsledný klíč bude držen v EZ v místě výhybky.

Celkový počet výhybek tak bude 3,33v.j.

## 3.3 Prostředky pro zjišťování volnosti

### 3.3.1 Kolejové obvody 275Hz

Izolace kolejiště nebude provedena. V rámci samostatného SO dojde ke zrušení všech izolovaných styků v obvodu ŽST dle vyznačeného schéma izolace.

#### 3.3.1.1 Rozsah zajištění kódování VZ v odbočce

Přenos VZ není v současnosti v obvodu zajišťován a nebude ani v novém stavu zřizován.

### 3.3.2 Počítače náprav

V obvodu odbočky Chomutov-město budou použity pouze počítače náprav pro indikaci obsazení kolejí a výhybkových úseku. Počítače náprav jsou použity v celém obvodu dopravní.

Počítače jsou v dopravně očíslovány a opatřeny indexem CPB. Umístění počítačů náprav je patrné z přiložených výkresů a jejich vazba na kolejové obvody je zakreslena ve výkrese izolace kolejiště.

Počítače náprav budou takového typu, aby byl zajištěn jejich bezporuchový provoz a byla ovlivňována jakoukoliv nápravou i od šesti nápravových vozidel (např. řady 770).

Do dopravní budou přenášeny informace o stavu počítačů náprav ze sousedního traťového úseku Dolní Rybník-Chomutov. Ty budou z úseku Dolní Rybník-Chomutov soustředěny do RD PZS na trati a budou zajišťovat indikaci volnosti trati v případě výpadku AB a v době provizorních stavů.

Celkem bude v obvodu dopravní instalováno 12 snímačů počítačů náprav, které budou tvořit 7 úseků počítačů náprav.

Při dodávce PočN je nutno respektovat omezení výstavby počítače náprav se typem snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovět požadavkům platných TSI CCS, ČSN EN 50238 a především TSI CCS vydané prováděcím Nařízením EK 2019/776. Dále senzory PN budou dle ČSN CLS/TS 50238-3 označeny jako perspektivní. Dále budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability a budou doloženy ES Certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně příslušného Technického souboru.

Pro umístění počítačů náprav je zvolena skříň PN. Ve skříni bude umístěna veškerá vnitřní výstroj počítačů náprav a to včetně přenosového systému.

Nejbližší snímač počítačů náprav bude umístěn podobně jako izolovaný styk od přilehlého námezníku minimálně 4,2m.

Minimální vzdálenost mezi jednotlivými snímači jednoho úseku počítačů náprav bude 24m.

## 3.4 Kabelizace

V celém obvodu bude zřízena nová kabelová trasa a to včetně kabelizace mezi kabelovými objekty a jednotlivými prvky v kolejišti.

### 3.4.1 Venkovní kabelizace

Všeobecně

Pro propojení stavědlové ústředny s venkovními prvky SZZ bude v obvodu dopravní položena odpovídající kabelizace. Dále bude položena kabelizace pro úvazky TZZ. **V rámci tohoto PS bude realizován výkop i pro technologii sdělovacího zařízení, pokud vede ve společné trase. Tomu budou odpovídat i rozměry jednotlivých výkopů.**

Kabely budou párované plněné s průměrem žil 1 mm v provedení TCEKPFLEZE a kabely kratší jak 400m budou typu TCEKPFLEY.

Hloubka výkopu pro pokládanou kabelizaci bude v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly 120 cm a mimo tato místa 50-80 cm. Pro nedostatek místa dochází k souběhům kabelů s kolejemi. V těchto případech musí být dodržena minimální vzdálenost krajního kabelového žlabu 2,2 m od osy přilehlé koleje. Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod úroveň TK, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Podchody se zřídí z trubek PVC těžké řady (případně ze silných plastových „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm. Všechny kabelové podchody pod kolejemi se musí zřídit nejpozději v době provádění sanačních prací v kolejišti, pozdější zřízení již nebude možné. Konstrukce a dodávka přechodů v oblasti nových kolejí bude provedena v rámci tohoto PS.

Jednotlivé kabelové trasy budou vybaveny jednotlivými markery, které budou zřízeny v rámci kabelových tras. Markery budou zřízeny bez zápisu kromě markerů v místě kabelových spojek a kabelových odboček a změn tras.

Kabelové žlaby budou z mechanicky odolného materiálu a jejich ukládání bude řešeno dle ČSN 73 6005. Trasy budou při pokládání chráněny proti možnému jejich ohrožení stavební mechanizací a bude vyhověno podmínkám TKP.

Pro realizaci kabelových tras bude provedeno veškeré kácení v potřebném rozsahu včetně rekultivace půdy.

Stavbou dotčená a zřízená kabelizace musí po dokončení stavby vyhovovat pro případnou změnu trakce na 25 kV / 50 Hz.

### 3.4.2 Vnitřní rozvody

Pro vnitřní rozvody budou použity kabely, vodiče a šňůry různých dimenzí a průřezů, jejich přesné určení bude předmětem dodavatelské dokumentace. Vnitřní kabely, šňůry a vodiče budou uloženy do stávajících kabelových žlabů.

Kabelové rozvody budou provedeny pomocí kabelových žlabů, které budou propojovat jednotlivé místnosti.

Napájecí zdroj bude umístěn v SÚ a bude s rozvodnou NN propojen kabelovým žlabem a přípojně místo bude provedeno ze spodu.

### 3.4.3 Kácení

V rámci souhrnné částí v příloze o životním prostředí je definován rozsah kácení. Tento rozsah je zahrnut do stavebního objektu stavby a v rámci tohoto PS se provádí kácení pouze v místech bez kolejových úprav. Rozsah kácení bude tedy proveden dle rozsahu uvedeném v ŽP.

## 3.5 Napájení

Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení dopravní, bude zajištěno z jednostranného magistralního rozvodu 22kV, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě NN, nouzové napájení bude zajištěno ze staniční baterie. Plnohodnotné napájení staničního zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z baterií po dobu minimálně 3 hodin.

Napájení elektronického stavědla bude tedy zajištěno ze dvou nezávislých elektrických přípojek, které budou přivedeny do SÚ. Základní třífázová přípojka bude do SÚ z rozvodu 22kV. Náhradní třífázová přípojka bude do SÚ přivedena z rozváděče připojeného na místní veřejnou síť. Pokládka napájecích kabelů od místa připojení do vstupního pole napájecího zdroje bude realizována samostatným SO této stavby.

Automatické přepínání, blokování a indikace přípojek bude zajišťovat rozvaděč zajištěné sítě, který bude dodán jiným SO. Kontroly hlavního a náhradního napájení budou zobrazovány na monitoru JOP. Pro vypnutí napájecích zdrojů při požáru apod. se zřídí tlačítka nouzového vypnutí napájení v dopravní kanceláři, ve stavědlové ústředně a v místnosti baterií. Napájecí rozvaděč staničního zabezpečovacího zařízení bude vybaven příslušnou diagnostikou.

Jako napájecí zdroj může být použit zjednodušený napájecí zdroj sestavený z jednotlivých měničů frekvencí atd.. Případně bude použito velkého zdroje obvyklé konstrukce. **Jako vstupní svorky do napájecího zdroje budou použity svorky s přístupem zdola.**

Vypínání napájecích zdrojů bude v místnostech:

Stavědlová ústředna Chomutov-město

#### 3.5.1.1 Výpočet napájení pro staniční zabezpečovací zařízení

Součástí univerzálního napájecího zdroje je vstupní skříň s přepínáním přípojek a jištěním, jak již bylo uvedeno výše. Dále jsou součástí univerzálního napájecího zdroje usměrňovač, baterie 400V a měniče 400V / 50Hz s napájením z baterie 400V pro nouzové napájení v případě výpadku přípojek nebo jejich přepínání. V napájecím zdroji bude jeden záložní měnič 50 Hz. Při výpadku všech přípojek jsou z univerzálního napájecího zdroje napájeny po dobu 3 hodin všechny obvody staničního zabezpečovacího zařízení.

Výpočet stavědlová ústředna Dolní Rybník

Výpočet celkové spotřeby zabezpečovacího zařízení						
				Nap. z NZ 15 minut	Nap. z NZ 3 hodiny	Nap. nezálöh.
	ks	příkon na kus		příkon	příkon	příkon
Hlavní návěstidla + předvěsti	5	30 VA		150 VA	150 VA	
Seřaďovací + AB návěstidla	4	30 VA		120 VA		
EMZ+PST	1	30 VA		30 VA		
Přestavníky	6	1,25 VA		8 VA		2 000 VA
Dohlédací obvody výměn	6	20 VA		120 VA	120 VA	
Počítače náprav úseky	7	5 VA		35 VA		
Počítače náprav čidla	12	8 VA		96 VA		
Elektronická část SZZ				288 VA	288 VA	
Obvody volné vazby				64 VA	64 VA	
TZZ AH počet kolejí	2	40 VA		80 VA		
TZZ AB počet kolejí	2	100 VA		200 VA		
Napájecí část PZS	0	1000 VA		0 VA	0 VA	0 VA
Kolejové obvody 75 Hz + LVZ				0 VA		
Kolejové obvody 275 Hz				0 VA		
Zadávací počítač + 2x monitor	0	250 VA		0 VA	0 VA	
Technologický počítač	0	200 VA		0 VA	0 VA	
Skříň dálkové ovládání	0	140 VA		0 VA	0 VA	
Lokální diagnostický systém	1	300 VA		300 VA	300 VA	
Pracoviště údržby	0	110 VA		0 VA		
PC diagnostiky	1	200 VA		200 VA		
Dobíječ						1 000 VA
Zálohovaná spotřeba mimo zab. zař.				500 VA	500 VA	
Ostatní nezahrnutá spotřeba				176 VA	107 VA	300 VA
Odběr z NZ sběrnice 24V				432 VA	352 VA	
Odběr z NZ sběrnice 230V				1 935 VA	1 177 VA	
<b>Celkem z baterií:</b>				<b>2 367 VA</b>		
<b>Celkem mimo baterie:</b>				<b>3 300 VA</b>		
<b>Celková spotřeba zabezpečovacího zařízení:</b>				<b>5 667 VA</b>		
Výpočet soudobého příkonu zabezpečovacího zařízení						
		koeficient	příkon			
		soudobosti				
<b>Soudobý příkon zabezpečovacího zařízení:</b>		<b>0,8</b>	<b>4 534 VA</b>			
Výpočet celkové kapacity bezúdržbové baterie NZ						
			Plnohodnotný provoz		Nouzový provoz	
			15 minut		3 hodiny	
Odběr z NZ DC 24V			432 VA		352 VA	
Odběr z NZ AC 230V/400V			1 935 VA		1 177 VA	
Napětí			96 V		96 V	
Doba odběru			0,25 hod		3 hod	
Potřebná kapacita			11 Ah		79 Ah	
<b>Celková kapacita bezúdržbové baterie UNZ:</b>			<b>90 Ah</b>			
Výpočet jištění						
Vstupní přípojka			Jištění(max)			
3-fáz. 400V			3 + N		10 A	
1-fáz. 230V			1 + N		30 A	
TV (400V)			2 pólové		14 A	
Výpočet tepelných ztrát						
<b>Tepelné ztráty zařízení:</b>				<b>2 kW</b>		



Celková spotřeba staničního zabezpečovacího zařízení se předpokládá 4 534VA, to je asi 5 kVA. Pro zajištění napájení staničního zabezpečovacího zařízení v případě výpadku přípojky nn budou zřízeny bezúdržbové baterie o minimální kapacitě 90Ah.

### **3.5.1.2 Výpočet napájení pro staniční zabezpečovací zařízení**

Součástí univerzálního napájecího zdroje je vstupní skříň s přepínáním přípojek a jištěním, jak již bylo uvedeno výše. Dále jsou součástí univerzálního napájecího zdroje usměrňovač, baterie 400V a měniče 400V / 50Hz s napájením z baterie 400V pro nouzové napájení v případě výpadku přípojek nebo jejich přepínání. V napájecím zdroji bude jeden záložní měnič 50 Hz. Při výpadku všech přípojek jsou z univerzálního napájecího zdroje napájeny po dobu 3 hodin všechny obvody staničního zabezpečovacího zařízení.

## **3.6 Umístění zařízení**

### **3.6.1 RD Chomutov-město**

V rámci tohoto PS se předpokládá, že bude dodán vlastní technologický objekt pro umístění zařízení. Bude se jednat o budovu řešenou jako železobetonová z prefabrikovaných dílců, které budou sesazeny na předpřipravené základové pasy přímo na staveništi. Skladebné modulové rozměry prefabrikovaných buněk jsou cca 2,5m x 6,2m. Osazení buněk bude prováděno za pomoci jeřábu od kolejiště.

Stavba bude sloužit výhradně pro uskladnění a bezobslužný provoz instalované technologie, bez hygienických nároků na pobyt a práci osob. Konkrétní skladba technologického vybavení je obsahem souvisejících provozních souborů.

Stavba je navržena jako nepodsklepená s plochou střechou. Volně stojící objekt je ryze účelový bez zvláštních nároků na architektonické ztvárnění. Jeho vnější výraz přiznává technický charakter budovy. Dispozičně bude objekt tvořit pouze jednu místnost: Stavědlová ústředna. Dohled nad objektem bude prováděn dálkově, elektronicky. Dispoziční uspořádání, velikosti a světlé výšky místností jsou navrženy tak, aby optimálně vyhovovaly osazené technologii a jejím vazbám.

Celý objekt se všemi souvisejícími částmi je tedy dodávkou tohoto PS a předpokládá se typová konstrukce dostupná na trhu s vhodnými energetickými parametry, zajišťující nízké provozní náklady.

V rámci samostatného SO jsou vytvořeny základové fundamenty pro tento objekt a očekává se úzká koordinace mezi subdodavateli.

### **3.6.2 Vnitřní část zařízení**

Pro tuto místnost se předpokládá zřízení klimatizace, která bude zajišťovat klima +25°C a předpokládá se, že vyzařovaný tepelný příkon novým zařízením bude v této místnosti dle výše uvedených výpočtů. V případě, že dimenze klimatizace nebude dostatečná pro použité SZZ, zahrne zhotovitel její úpravu do své nabídky. Celá stavědlová ústředna bude v rámci vybudována s možností umístění zařízení o váze až 550kg/m<sup>2</sup> s bateriovou skříní s hmotností až 1 200kg/m<sup>2</sup>. Součástí stavebních úprav bude zřízení i jednotlivých prostupů a úprava stěn pro vedení kabelových roštů. V těchto kabelových rostech, bude vedena vnitřní kabelizace.

V rámci projektu se předpokládá dodání zařízení do skříní s EMC ochranou 1000x500mm, jejichž počet je patrný z dispozice a skříní pro na napájení a baterie o rozměrech 1000x600mm.

Ve stavědlové ústředně v RD se vždy předpokládá zřízení kabelových lávek, které budou provedeny nad skříňovými řadami a v jejich propojení dle výkresu. Lávky budou montovány jako součást skříní a bude se jednat o plechové žlaby s povrchovou úpravou shodnou jako jednotlivé skříně umístěné v SÚ. V těchto kabelových lávkách, bude vedena vnitřní kabelizace.

Rozsah vnitřní části zařízení je závislý na dodavateli zařízení, v rámci projektu se předpokládá dodání zařízení do skříní s EMC ochranou 1000x500mm, jejichž počet určí dodavatel.

Vnitřní část zařízení je specifikována pomocí výhybkových jednotek a doplněna o významné prvky SZZ jako je TZZ a PočN.. V případě, že zhotovitel stavby uzná změnu výkazu, bude provedena v průběhu veřejné obchodní soutěže na realizaci stavby.

Pro výše uvedené zařízení budou ve stavědlové ústředně zřízeny kabelové prostupy a kabelové rošty, kterými bude vedena kabelizace.

Vnější kabelizace bude do stavědlové ústředny přivedena kabelovými prostupy podlahou a budou vstupovat přímo do skříní.

Kabelové prostupy do SÚ budou opatřeny průchodky EMC (a to včetně přepětí) odolnými i proti vodě. Náklady na tyto průchodky jsou součástí kabelizace.

Ve stejné technologické místnosti bude v každém RD umístěn i napájecí zdroj. Zdroj bude umístěn vždy na zadní stěně stavědlové ústředny a v jejich sousedství budou umístěny i bateriové skříně.

Ve stejné místnosti budou vždy umístěny i bateriové skříně o rozměrech 600x1000. Skříně budou umístěny zády ke zdi v sousedství napájecích zdrojů. V části RD bude podlaha pod bateriemi vybudována pro možnost únosnosti až 1200kg/m<sup>2</sup>. Ve skříních s bateriemi se vybuduje klimatizace, která bude udržovat teplotu ve skříní cca na 20°C.

Počet skříní baterií a bude závislý na použitém zařízení a jejich počet definuje dodavatel na základě svého zařízení, tento počet je součástí položky a dodávka skříně (stojanu) napájecího zdroje (50Hz) do 10 kVA“.

Obdobně bude upraven i počet skříní vlastního technologického zařízení, který bude zvolen dle podmínek dodavatele.

Objekt včetně klimatizace bude dodán v rámci tohoto PS.

#### **3.6.2.1 Rozsah soustředění zařízení**

Do RD Chomutov město bude soustředěna veškerá vnitřní výstroj zařízení, které bude zřízeno mezi vjezdovými návěstidly 1L/2L a návěstidly Lc9, Lc1a a Lc2a mimo těchto návěstidel. Dále bude do RD soustředěna vazba na AB Dolní Rybník-Chomutov.

Část zařízení soustředěná do tohoto RD bude bez řídicí části. Ta bude umístěna v obvodu Chomutov společně se zadávacím a diagnostickým PC.

#### **3.6.2.2 Umístění RD**

RD Chomutov město bude umístěn v místě odvrtné koleje Chomutov město vedoucí ve směru od seřaďovacího nádraží. Tato kolej bude zkrácena o příslušnou část a vytvořen zde prostor pro RD.

RD bude přístupný pouze kolejištěm bez možnosti příjezdu silniční techniky.

#### **3.6.3 Dopravní kancelář – Chomutov-město**

V rámci tohoto PS se nepředpokládá dodání DNO, ale zařízení, které bude takové koncepce, že DNO nebude vyžadovat, tedy zajištění horké zálohy v rámci SZZ.

V případě, že takové zařízení nebude dodáno, bude nutné DNO zřídit dle specifikace zařízení na DP Chomutov.

### 3.6.4 Klimatizace a ostatní

Jak bylo výše uvedeno, budou technologické místnosti stavědlové ústředny vybaveny klimatizací v rámci tohoto PS, klimatizace a ostatní komponenty jako je hromosvod okapové svody, elektroinstalace atd. Jsou součástí dodávky technologické části, v rámci tohoto PS a dané položky.

Finální podobu objektu dle vybraného technologického objektu předloží zhotovitel v rámci realizační dokumentace k odsouhlasení.

### 3.6.5 Požadavky na nové technologické zařízení

#### 3.6.5.1 ERTMS

Celý traťový úsek bude připraven pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS), který bude budován v samostatné stavbě a tvoří jádro nadřazeného systému managementu železniční dopravy (European Rail Traffic Management System - ERTMS), kterým se zároveň připravují podmínky pro liberalizaci železniční dopravy v Evropě. Součástí tohoto systému bude i systém GSM-R, který bude vybudován v samostatné stavbě. Vlastní zařízení ETCS však nebude součástí této stavby. Jednotlivé PS však budou připraveny pro tento systém v maximální míře dle v současnosti platné směrnice 2016/919/EU.

Zařízení je připraveno na smíšený provoz systému ETCS. Pro výhradní provoz (s benefity) se zvýšením kapacity, tedy se zkrácením zábrzdné vzdálenosti pod 1000m, není touto stavbou nic připraveno, vzhledem k tomu, že nebyl na toto požadavek a není znám výhledový stav infrastruktury. V rámci této stavby je ekonomické hodnocení uvažováno na dobu životnosti celého zařízení, případné úpravy zařízení v průběhu života zařízení není v ekonomickém hodnocení uvažováno.

V celém řešeném úseku respektovány „Zásady pro návrh technického řešení V celém řešeném úseku respektovány „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018.

V odbočce od ŽST Chomutov nebudou vzhledem ke konfiguraci zřízeny uvolňovací rychlosti a bude uvažováno s nepřesností zastavení vlaku.

Ve směru od ŽST Most bude uvažováno s uvolňovací rychlostí a to minimálně v rozsahu podmínek 10km/hod. Její přesnou výši stanoví projekt ETCS.

Realizace ETCS není součástí této stavby, při zřízení ETCS lze však uvažovat, že na jednotlivé koleje bude možné navést vlaky o délkách viz. dopravní technologie:

Délky vlaků byly určeny bez dodatečných opatření a s dostatečnými opatřeními v podobě vložení dodatečných balízových skupin.

Konkrétní stav však bude nadefinován stavbou ETCS v rozsahu dle zadávacích podmínek.

#### 3.6.5.2 DOZ

Vlastní technologické zařízení bude mít umístěnou řídicí část v ŽST Chomutov, kde bude v DP Chomutov případně zřízena i zjednodušená deska nouzových obsluh se zabezpečením výhybek v základní poloze, a to pouze v případě, že zhotovitel nenabídne jiné alternativní řešení například v podobě horkých záloh.

Po dokončení této stavby bude stanice řízena z dispečerského pracoviště DP Chomutov, ale po dokončení celého ramene je nutné uvažovat s dálkovým řízením z CDP Praha.

### 3.6.5.3 Diagnostika

Měřicí a stavová diagnostika jednotlivých zařízení bude v rozsahu, dle Technických specifikací SŽDC TS 2/2007-Z „Diagnostika zabezpečovacích zařízení“ č. j. 32 729/07-OP v aktuálně platném změnění. Tuto diagnostiku lze rozdělit na diagnostiku SZZ, TZZ a PZS.

Obecně lze říci, že diagnostika SZZ a potažmo i TZZ bude cca v obvyklém rozsahu jak je tomu na koridorových tratích. Diagnostika PZS bude však omezená. Spíše se bude jednat o přenášení stavových funkcí z těchto přejezdů na pracoviště výpravčího. Stavové funkce budou obdobného rozsahu jako v minulosti a to zejména:

- nouzový stav,
- poruchový stav,
- bezanulační stav,
- výlukový stav,
- výstražný stav,
- uzavření/otevření přejezdu (i nouzový),
- výpadek sítě.

Při výstavbě nového SZZ dojde ke zřízení lokálního diagnostického systému LDS se vzdáleným přístupem. Nový diagnostický systém bude odpovídat jednotlivým normám a směrnicím platných v době ukončení veřejné soutěže.

Vlastní zřízení diagnostiky je předmětem této stavby v tomto PS včetně provázání na pracoviště v CDP Praha.

Diagnostika zařízení přispěje k zefektivnění údržby zabezpečovací a řídicí techniky soustředěním této činnosti na vybraná pracoviště při současné specializaci pracovníků. Tím se vytvoří podmínky pro rychlé odstraňování poruch a jejich automatické hlášení.

Navrhovaná část traťového zabezpečovacího zařízení soustředěný autoblok AB má jako součást vnitřního zařízení i diagnostické zařízení, které musí splňovat nad rámec požadované základní požadavky na diagnostická zařízení pro potřeby provozu a údržby na SŽ s.o.

Pro potřeby diagnostiky traťového zabezpečovacího zařízení je požadováno z jednotlivých míst s výstrojí traťového zabezpečovacího zařízení přenášet tyto základní informace:

- informace o stavu napájení návěstního bodu a přejezdu (kontrola napětí 220V, 24V, 40V ss),
- informace o kontrole izolačního stavu napětí 220 V
- informace o volnosti a obsazení kolejových obvodů,
- informace o návěstním znaku (buď svícení jednotlivých světel nebo o souladu návěstního znaku s obsazením KO),
- informace o stavu blokové podmínky,
- informace o stavu traťového souhlasu v jednotlivých místech autobloku
- kódování kolejového obvodu případně binární informaci o proudových poměrech v kolejovém obvodu.

### 3.6.5.4 Funkcionalita EZŠ

Funkcionalita EZŠ nebude zřízena vzhledem ke koncepci zařízení, kdy dochází k využití počítačů náprav pro jejich eliminaci.

---

#### **3.6.5.5 Funkcionalita VCO**

Nebude zřizována.

#### **3.6.5.6 Vjezdy na obsazenou kolej**

Nebudou zřizovány

#### **3.6.5.7 Zajištění přenosu LVZ**

V obvodu Chomutov-město nebude zřízeno kódování pro vlakový zabezpečovač.

#### **3.6.5.8 Funkcionalita VNPN**

V rámci stavby bude zřízena funkcionalita VNPN v obvodu Chomutov město v rozsahu situačního schéma.

### **3.7 Přejezdy**

V obvodu dopravní se nenachází žádný železniční přejezd, který bude napojen do SZZ.

V ŽST Chomutov seřaďovací nádraží jsou tři železniční přejezdy, které se ponechají stávající beze změny dojde pouze k úpravě jejich spouštěcích bodů ve směru od nového staničního obvodu.

## 4 Obvod Chomutov

### 4.1 Umístění návěstidel, jejich označení a konstrukce

#### 4.1.1 Návěstidla

##### 4.1.1.1 Hlavní návěstidla

V rámci tohoto PS dojde pouze ke změně polohy návěstidel, která jsou ve stávajícím stavu označena jako 1L a 2L a budou přemístěna a přeznačena na Lc1a a Lc2a. Návěstidlo Lc2a se dostává do souběhu s jinou tratí, ale je uvažováno jako cestové, takže se nevztahuje požadavek na dvojnásobnou osovou vzdálenost. I přes vytočení návěstidla do jiného směru a jinou výšku jednotlivých kolejí, bylo dohodnuto, že i u tohoto návěstidla bude zřízena zeď pro možnost zajištění optimální viditelnosti návěstních znaků na návěstidle Lc2a.

Návěstidlo Lc1a bude umístěno vlevo vzhledem k nedostatečné osové vzdálenosti mezi 1 a 2. kolejí. Po dokončení přestavby ŽST Chomutov, bude přemístěno do definitivní polohy.

Stávající odjezdová návěstidla budou přeznačena na cestová.

V obvodu seřaďovacího nádraží se přeznačí návěstidla S90 a NL na Sc90 a Lc99. Vjezdové návěstidlo NS bude demontováno a bude zřízeno odjezdové návěstidlo S99.

##### 4.1.1.1.1. Nedostatečná zábrzdná vzdálenost

V rámci dopravní jsou jednotlivá hlavní návěstidla rozmístěna na zábrzdnu vzdálenost 1000m.

##### 4.1.1.2 Oddílová návěstidla

V tomto PS se žádná oddílová návěstidla nezřizují.

##### 4.1.1.3 Seřaďovací návěstidla

V tomto PS budou zřízena nová seřaďovací návěstidla Se401-Se404 dle výkresové dokumentace. Návěstidla Se401 a Se402 budou světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označníku.

##### 4.1.1.4 Neproměnná návěstidla

Budou zřízeny v rámci výstroje trati.

### 4.2 Výhybky a výkolejky

Nebudou upravovány.

### 4.3 Prostředky pro zjišťování volnosti

Nebudou upravovány.

## 4.4 Kabelizace

V celém obvodu bude zřízena nová kabelová trasa a to včetně kabelizace mezi kabelovými objekty a jednotlivými prvky v kolejišti.

### 4.4.1 Venkovní kabelizace

Všeobecně

Pro propojení stavědlové ústředny s venkovními prvky SZZ bude v obvodu dopravní položena odpovídající kabelizace. Dále bude položena kabelizace pro úvazky TZZ. **V rámci tohoto PS bude realizován výkop i pro technologii sdělovacího zařízení, pokud vede ve společné trase. Tomu budou odpovídat i rozměry jednotlivých výkopů.**

Kabely budou párované plněné s průměrem žil 1 mm v provedení TCEKPFLEZE a kabely kratší jak 400m budou typu TCEKPFLEY.

Hloubka výkopu pro pokládanou kabelizaci bude v místech možného ohrožení kabelové trasy silničními vozidly 120 cm a mimo tato místa 50-80 cm. Pro nedostatek místa dochází k souběhům kabelů s kolejemi. V těchto případech musí být dodržena minimální vzdálenost krajního kabelového žlabu 2,2 m od osy přilehlé koleje. Podchody kabelových tras pod kolejemi budou provedeny tak, že hloubka dna podchodu bude minimálně 150 cm pod úrovní TK, aby celý podchod byl umístěn pod sanační vrstvou. Podchody se zřídí z trubek PVC těžké řady (případně ze silných plastických „husích krků“) o vnitřním průměru 15 cm. Všechny kabelové podchody pod kolejemi se musí zřídít nejpozději v době provádění sanačních prací v kolejišti, pozdější zřízení již nebude možné. Konstrukce a dodávka přechodů v oblasti nových kolejí bude provedena v rámci tohoto PS.

Jednotlivé kabelové trasy budou vybaveny jednotlivými markery, které budou zřízeny v rámci kabelových tras. Markery budou zřízen bez zápisu kromě markerů v místě kabelových spojek a kabelových odboček a změn tras.

Kabelové žlaby budou z mechanicky odolného materiálu a jejich ukládání bude řešeno dle ČSN 73 6005. Trasy budou při pokládání chráněny proti možnému jejich ohrožení stavební mechanizací a bude vyhověno podmínkám TKP.

Pro realizaci kabelových tras bude provedeno veškeré kácení v potřebném rozsahu včetně rekultivace půdy.

Stavbou dotčená a zřízená kabelizace musí po dokončení stavby vyhovovat pro případnou změnu trakce na 25 kV / 50 Hz.



#### 4.4.2 Vnitřní rozvody

Pro vnitřní rozvody budou použity kabely, vodiče a šňůry různých dimenzí a průřezů, jejich přesné určení bude předmětem dodavatelské dokumentace. Vnitřní kabely, šňůry a vodiče budou uloženy do stávajících kabelových žlabů.

Kabelové rozvody budou provedeny pomocí kabelových žlabů, které budou propojovat jednotlivé místnosti. Mezi DK a SÚ bude zřízen kabelový žlab pro vedení kabelizace také.

Napájecí zdroj bude umístěn v SÚ a bude s rozvodnou NN propojen kabelovým žlabem a přípojně místo bude provedeno ze spodu.

#### 4.4.3 Kácení

V rámci souhrnné částí v příloze o životním prostředí je definován rozsah kácení. Tento rozsah je zahrnut do stavebního objektu stavby a v rámci tohoto PS se provádí kácení pouze v místech bez kolejových úprav. Rozsah kácení bude tedy proveden dle rozsahu uvedeném v ŽP.

### 4.5 Napájení

Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení dopravní, bude zajištěno z jednostranného magistralního rozvodu 22kV, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě NN, nouzové napájení bude zajištěno ze staniční baterie. Plnohodnotné napájení staničního zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z baterií po dobu minimálně 3 hodin.

Napájení elektronického stavědla bude tedy zajištěno ze dvou nezávislých elektrických přípojek, které budou přivedeny do SÚ. Základní třífázová přípojka bude do SÚ z rozvodu 22kV. Náhradní třífázová přípojka bude do SÚ přivedena z rozvaděče připojeného na místní veřejnou síť. Pokládka napájecích kabelů od místa připojení do vstupního pole napájecího zdroje bude realizována samostatným SO této stavby.

Automatické přepínání, blokování a indikace přípojek bude zajišťovat rozvaděč zajištěné sítě, který bude dodán jiným SO. Kontroly hlavního a náhradního napájení budou zobrazovány na monitoru JOP. Pro vypnutí napájecích zdrojů při požáru apod. se zřídí tlačítka nouzového vypnutí napájení v dopravní kanceláři, ve stavědlové ústředně a v místnosti baterií. Napájecí rozvaděč staničního zabezpečovacího zařízení bude vybaven příslušnou diagnostikou.

Jako napájecí zdroj může být použit zjednodušený napájecí zdroj sestavený z jednotlivých měničů frekvencí atd.. Případně bude použito velkého zdroje obvyklé konstrukce. **Jako vstupní svorky do napájecího zdroje budou použity svorky s přístupem zdola.**

Vypínání napájecích zdrojů bude v místnostech:

Stavědlová ústředna Chomutov

Nová DK Chomutov

Pro napájení nové části SZZ budou upraveny stávající rozvody pro možnost napájení:

- 2x pracoviště JOP
- Skříně DOZ a TPC
- Vazba SZZ



## 4.6 Umístění zařízení

Stávající stavědlová ústředna je téměř zaplněna. Obsahuje tři volné stojany pro technologická zabezpečovací zařízení, které jsou však v různých polohách

Nové technologické zařízení, nelze do této SÚ umístit v celém rozsahu a rozšíření do jiných prostor se jeví jako složité a investičně nákladné.

Vzhledem k výše uvedenému dojde k rozdělení nového SZZ do dvou lokalit:

- **Nový technologický objekt**

Nové technologické zařízení bude umístěno do technologického kontejneru, který bude umístěn v sousedství stávající stavědlové ústředny. Do tohoto kontejneru bude zřízen přístup ze stávající stavědlové ústředny.

V nové části bude zřízeno antistatické PVC a klimatizace pro potřeby technologického zařízení.

V novém kontejneru bude umístěna skříň technologických počítačů s řídicí úrovní pro odbočku Dolní Rybník a Chomutov město.

V sousedství této skříně bude umístěna skříň DOZ pro zajištění všech potřebných vazeb na výhybnu Kyjice a propojení vlastních zařízení.

V místnosti dojde zároveň ke zřízení napájecí části a bateriových zdrojů pro nový rozsah zařízení. (stávající bateriové zdroje umístěné ve stavědlové ústředně budou zrušeny a sloučeny s novými).

Vzhledem ke zřízení kontejneru musí být zrušen stávající hromosvod objektu v místě kontejneru

- **Stávající stavědlová ústředna**

Ve stávající stavědlové ústředně bude upravena vazba na mezi jednotlivými obvody a budou upraveny napájecí zdroje pro vyvedení nových vazeb do technologického kontejneru.

### 4.6.1 Dopravní kancelář – Chomutov

Stávající DK bude ponechána bez úprav a bude ponechán stávající rozsah řízení. Tedy vlastní ŽST Chomutov a výhybna Droužkovice včetně stávajících vazeb na sousední tratě vyjma ve směru na Kyjice

Ve stávající místnosti OSŽ dojde k vybudování nové dopravní kanceláře. Zde budou umístěny dvě vzájemně záložní pracoviště, která budou připravena pro možnost budoucího rozšíření o řízenou oblast Kadaň (předměstí)-Kyjice

Pracoviště budou tvořeny dispečerskými stoly s monitorovou maticí a pohyblivou pracovní deskou.

Pro potřeby umístění tohoto pracoviště, dojde ke stavebním úpravám stávající místnosti. Z pohledu zab.zař. je požadavek na antistatickou podlahovinu a to nejlépe ve formě PVC s tlumícími účinky zvuku (vzhledem k velikosti místnosti a zabránění ozvěn) .

Jednotlivé prostory, tedy stavědlová ústředna, sdělovací zařízení, DK atd. musí být mezi sebou propojeno buď kabelovými kanálky, respektive přes sklepení. Konkrétní návrh bude řešen v rámci stavební části.

Součástí stavebních úprav musí být zajištěna klimatizace v DK pro možnost zajištění obsluhy

### 4.6.2 Klimatizace

Jak bylo výše uvedeno, budou technologické místnosti stavědlové ústředny vybaveny klimatizací v rámci samostatného SO dle výše uvedeného.

### 4.6.3 Požadavky na nové technologické zařízení

#### 4.6.3.1 ERTMS

Celý traťový úsek bude připraven pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS), který bude budován v samostatné stavbě a tvoří jádro nadřazeného systému managementu železniční dopravy (European Rail Traffic Management System - ERTMS), kterým se zároveň připravují podmínky pro liberalizaci železniční dopravy v Evropě. Součástí tohoto systému bude i systém GSM-R, který bude vybudován v samostatné stavbě. Vlastní zařízení ETCS však nebude součástí této stavby, ale bude součástí následující stavby. Jednotlivé PS však budou připraveny pro tento systém v maximální míře dle v současnosti platné směrnice 2016/919/EU.

Zařízení však bude připraveno pouze na smíšený provoz systému ETCS. Pro výhradní provoz se zvýšením kapacity, tedy se zkrácením zábrzdné vzdálenosti pod 1000m, není touto stavbou nic připraveno, vzhledem k tomu, že nebyl na toto požadavek a není znám výhledový stav infrastruktury. V rámci této stavby je ekonomické hodnocení uvažováno na dobu životnosti celého zařízení, případné úpravy zařízení v průběhu života zařízení není v ekonomickém hodnocení uvažováno.

V celém řešeném úseku respektovány „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018.

V odbočce nebudou vzhledem ke konfiguraci zřízeny uvolňovací rychlosti a bude uvažováno s nepřesností zastavení vlaku. Vzhledem k tomu je nutné návěstidla umísťovat co nejbližší k námezníku pro zajištění optimálního zastavení vlaku. Realizace ETCS není součástí této stavby, při zřízení ETCS lze však uvažovat, že na jednotlivé koleje bude možné navést vlaky o délkách viz. dopravní technologie:

Délky vlaků byly určeny bez dodatečných opatření a s dostatečnými opatřeními v podobě vložení dodatečných balízových skupin.

#### 4.6.3.2 DOZ

Z nové dopravní kanceláře bude po dokončení této stavby zřízeno dálkové řízení pro obvod Chomutov-město a tratě Kyjice (včetně) – Chomutov a Jirkov (včetně) – odb. Dolní Rybník (včetně).

#### 4.6.3.3 Diagnostika

Měřicí a stavová diagnostika jednotlivých zařízení bude v rozsahu, dle Technických specifikací SŽDC TS 2/2007-Z „Diagnostika zabezpečovacích zařízení“ č. j. 32 729/07-OP v aktuálně platném změně. Tuto diagnostiku lze rozdělit na diagnostiku SZZ, TZZ a PZS.

Obecně lze říci, že diagnostika SZZ a potažmo i TZZ bude cca v obvyklém rozsahu jak je tomu na koridorových tratích. Diagnostika PZS bude však omezená. Spíše se bude jednat o přenášení stavových funkcí z těchto přejezdů na pracoviště výpravičů. Stavové funkce budou obdobného rozsahu jako v minulosti a to zejména:

- nouzový stav,
- poruchový stav,
- bezanulační stav,
- výlukový stav,
- výstražný stav,
- uzavření/otevření přejezdu (i nouzový),
- výpadek sítě.

Při výstavbě nového SZZ dojde ke zřízení lokálního diagnostického systému LDS se vzdáleným přístupem. Nový diagnostický systém bude odpovídat jednotlivým normám a směrnici platných v době ukončení veřejné soutěže.

Vlastní zřízení diagnostiky je předmětem této stavby v tomto PS včetně provázání na pracoviště v CDP Praha.

Diagnostika zařízení přispěje k zefektivnění údržby zabezpečovací a řídicí techniky soustředěním této činnosti na vybraná pracoviště při současné specializaci pracovníků. Tím se vytvoří podmínky pro rychlé odstraňování poruch a jejich automatické hlášení.

Navrhovaná část traťového zabezpečovacího zařízení soustředěný autoblok AB má jako součást vnitřního zařízení i diagnostické zařízení, které musí splňovat nad rámec požadované základní požadavky na diagnostická zařízení pro potřeby provozu a údržby na SŽ s.o.

Pro potřeby diagnostiky traťového zabezpečovacího zařízení je požadováno z jednotlivých míst s výstrojí traťového zabezpečovacího zařízení přenášet tyto základní informace:

- informace o stavu napájení návěstního bodu a přejezdu (kontrola napětí 220V, 24V, 40V ss),
- informace o kontrole izolačního stavu napětí 220 V
- informace o volnosti a obsazení kolejových obvodů,
- informace o návěstním znaku (buď svícení jednotlivých světel nebo o souladu návěstního znaku s obsazením KO),
- informace o stavu blokové podmínky,
- informace o stavu traťového souhlasu v jednotlivých místech autobloku
- kódování kolejového obvodu případně binární informaci o proudových poměrech v kolejovém obvodu.

## 5 Traťové zabezpečovací zařízení

### 5.1 Dolní Rybník-Chomutov TZZ

V rámci rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení bude zřízen elektronický obousměrný automatický blok se soustředěním do přilehlých stanic. Nové TZZ musí být plně kompatibilní s budoucím systémem ETCS a DOZ, které se uvažuje na této trati.

Konkrétní systém automatického bloku vyplyne z nabídky vítězného uchazeče veřejné obchodní soutěže na zhotovitele této stavby včetně dopracování tohoto projektu v rámci realizační dokumentace zhotovitele.

Úsek je řešen samostatným PS. V traťovém dvoukolejném úseku se navrhuje traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie - nový elektronický automatický blok soustředěný v plném rozsahu do dopravní Kyjice. Nový automatický blok bude tvořit v koleji č. 1 a 2 dva prostorové oddíly v každém směru.

Zařízení obousměrného autobloku musí splňovat podmínky pro jeho nasazení v provozu SŽ s.o.. Napájení autobloku bude zajištěno ze staničních napájecích zdrojů. Zdroje budou umístěny v řídicí a podružné stanici ( ŘS – Chomutov město; PS – odb. Dolní Rybník). Použité kolejové obvody budou o napájecí frekvenci 75 Hz s dodatečným kódováním pro činnost liniového vlakového zabezpečovače (LVZ typu LS90) . Použité kolejové obvody musí splňovat požadavek elektromagnetické interoperability na zvýšenou úroveň EMC.

Délka traťového úseku mezi stavědlovými ústřednami je cca 3,103km, mezi vjezdovými návěstidly cca 1,564 km. Hranice místa soustředění se navrhuje v místě vjezdových návěstidel do odb.Dolní Rybník 1S a 2S v km 61,248, tedy ve vzdálenosti od SÚ Chomutov město 3,343km. Vzhledem k rozdílným frekvencím jednotlivých KO, není nutné zřizovat žádná další opatření.

Kabelizace pro elektronický autoblok se navrhuje zcela nová: V rámci tohoto PS bude realizována veškerá kabelizace mezi SÚ a jednotlivými prvky včetně kolejových obvodů.

V traťovém úseku se nachází zastávka Chomutov město zastávka cca v km 62,812

Na traťovém úseku se nachází železniční přejezd v km 62,341, který bude zabezpečen novým PZS elektronického typu umístěném v RD v místě přejezdu. Přejezd nebude závislý na AB a na oddílových návěstidlech 1-615 a 2-615 nebude umístěn Štít Op.

### 5.2 Chomutov město – Chomutov seřadovací nádraží, TZZ

V úseku je zřízen reléový souhlas, který bude ponechán i v novém stavu pro zajištění vazby mezi SZZ.

### 5.3 Chomutov město – Chomutov os. nádraží, TZZ

V úseku je zřízen reléový souhlas, který bude ponechán i v novém stavu pro zajištění vazby mezi SZZ.

## **6 Technické požadavky na zařízení a zavedení do provozu**

Elektronické stavědlo musí být zřízeno v souladu s podmínkami SŽ s.o. a směrnicí č.34 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“.

V případě, že zhotovitel tohoto PS použije nezavedený systém komplexního elektronického zabezpečovacího zařízení, bude nutné na zařízení provést zkušební provoz a zařízení u SŽ s.o. zavést.

## **7 Provizorní zabezpečovací zařízení a postup výstavby**

### **7.1 Stavební postupy**

V rámci stavby vzniká provizorní zabezpečovací zařízení, které je řešeno tímto PS se samostatnou částí B. Jednotlivé stavební postupy vyplývají z POV stavby.

## 8 Ochrana ZZ před nebezpečnými a rušivými vlivy

### 8.1 Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí

#### 8.1.1 Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí

Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí v kolejišti bude provedena izolací podle čl. 412.1, kryty nebo překážkami dle čl. 412.2 nebo zábranou dle 412.3 ČSN 33 2000-4-41, případně kombinací těchto ochrann.

U živých částí ve stavědlové ústředně, v místnosti napájení, v místnosti baterií a v reléových skříních 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 a čl. 5.4 ČSN 34 2600. Dveře výše uvedených prostor musí být uzamčeny a na dveřích musí být bezpečnostní tabulky podle ČSN 34 2600.

#### 8.1.2 Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí

Ochrana neživých částí v kolejišti bude provedena použitím prvků a zařízení třídy ochrann II. dle čl. 413.2. ČSN 33 2000-4-41 nebo uzemněním v síti IT dle čl. 413.1.5 ČSN 33 2000-4-41 s doplňkem dle čl. 5.4 ČSN 34 2600, případně kombinací těchto ochrann.

Ochrana neživých částí ve vnitřních prostorech se zabezpečovacím zařízením bude provedena shodně jako ochrana neživých částí v kolejišti a navíc bude ochrana některých obvodů provedena elektrickým oddělením dle čl. 413.5. ČSN 33 2000-4-41 a použitím napětí SELV dle čl. 411.1 ČSN 33 2000-4-41.

Všechny neživé části vnitřního zařízení se galvanicky propojí a připojí se k zemniči. Jedná se hlavně o zařízení stavědlové ústředny a reléových skříní. Uzemnění pro ochranu ve všech soustavách napájení zabezpečovacího zařízení bude společné a propojí se s uzemněním sdělovacího a silnoproudého zařízení.

Úplně samostatně se zřídí pouze uzemnění pro kovové obaly kabelů TCEKPFLEZE, jeho hodnota musí být rovna nebo menší než 10 ohmů a musí být vzdálené minimálně 40 m od společného uzemnění sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. S ohledem na stejnosměrnou trakční soustavu musí být toto uzemnění řešeno jako rozpojitelné a musí respektovat všechny podmínky pro uzemnění kovových obalů kabelů TCEKPFLEZE na stejnosměrné trakční soustavě.

Stožárová návěstidla a kovové části skříní ležící v dosahu trakčního vedení budou chráněny před vlivy trakčního vedení nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí ve smyslu normy.

Způsob provedení ochrann v jednotlivých napájecích soustavách zabezpečovacího zařízení je následující:

- Soustava 1:
  - Napájecí zdroj: 1 PEN nebo 3 PEN stř. 50 Hz 400/230/TN-C-S
  - Ochrana PNDN: Transformátor z TV, rozvaděč místní sítě nebo dieselaagregát (TN-C)
  - Napájení: Odpojením od zdroje v síti TN (čl.413.1.3)
  - Ochrana PNDN: Usměrňovač v UNZ
- Soustava 2:
  - Napájecí zdroj: 2 ss 400V
  - Ochrana PNDN: Usměrňovač a baterie v UNZ
  - Napájení: Ochrana použitím zařízení třídy II (čl.413.2)
  - Ochrana PNDN: Měniče v UNZ
- Soustava 3:
  - Napájecí zdroj: 3 N stř. 50 Hz 400/230/IT
  - Ochrana PNDN: Měnič 50 Hz v UNZ
  - Napájení: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Ochrana PNDN: Trafa TN, TSA pro napájení návěstidel
  - Napájení: Trafo TD pro napájení dohlédacích obvodů výměn
  - Ochrana PNDN: Trafo TP pro napájení přestavníků

- Počítače
- Usměrňovače pro počítače
- Usměrňovač vazebních obvodů
- Usměrňovače pro TZZ
- Usměrňovače PZS
- Soustava 4:
  - Napájecí zdroj: 1 N stř.50 Hz, 230/150/IT
  - Ochrana PNDN: Oddělovací transformátory TN
  - Napájí: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
- Soustava 5:
  - Napájecí zdroj: Hlavní návěstidla + označníky (trafo ST3R.1 v náv.)
  - Ochrana PNDN: 1 N stř.50Hz, 230/150/IT
  - Napájí: Oddělovací transformátory TSA
- Soustava 6:
  - Napájecí zdroj: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Ochrana PNDN: Návěstidla seřaďovací a autobloková (trafo ST3R.1 v náv.)
  - Napájí: 1 N stř.50Hz, 12V
- Soustava 7:
  - Napájecí zdroj: Trafo ST3R.1 v návěstidle
  - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
  - Napájí: Návěstní žárovky
- Soustava 8:
  - Napájecí zdroj: 3 N stř.50Hz, 400V/IT
  - Ochrana PNDN: Transformátor s oddělenými vinutími TP
  - Napájí: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
- Soustava 9:
  - Napájecí zdroj: Přestavníky
  - Ochrana PNDN: 1 N stř.50 Hz, 230/IT
  - Napájí: Oddělovací transformátor TD
- Soustava 10:
  - Napájecí zdroj: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Ochrana PNDN: Trafa dohlédacích obvodů výměn DTR
  - Napájí: 1 N stř.50Hz, 80V/IT
- Soustava 11:
  - Napájecí zdroj: Transformátor DTR
  - Ochrana PNDN: V SÚ-Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: V kolejišti-Ochrana použitím zařízení tř.II (čl.413.2)
- Soustava 12:
  - Napájecí zdroj: Kontrolní obvod přestavníku
  - Ochrana PNDN: 2 ss 24V
  - Napájí: Usměrňovač pro vazební obvody
- Soustava 13:
  - Napájecí zdroj: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
  - Ochrana PNDN: Vazební obvody
  - Napájí: 2 ss 24V
- Soustava 14:
  - Napájecí zdroj: Usměrňovač pro počítače
  - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
  - Napájí: Počítačovou část
- Soustava 15:
  - Napájecí zdroj: 1 N stř.275Hz, 230V/IT
  - Ochrana PNDN: Měnič 275Hz
  - Napájí: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
- Soustava 16:
  - Napájecí zdroj: Napájecí konce kolejových obvodů 275Hz
  - Ochrana PNDN: Místní vinutí kolejových obvodů 275Hz
  - Napájí: 1 N stř.275 Hz, 30-240V/IT
- Soustava 17:
  - Napájecí zdroj: Transformátor NT-41 nebo NTU-1
  - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: Stykový transformátor napájecího konce KO
- Soustava 18:
  - Napájecí zdroj: 1 N stř.275 Hz, 2-12V/IT
  - Ochrana PNDN: Stykový transformátor nap. konce KO
  - Napájí: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
- Soustava 19:
  - Napájecí zdroj: Vlastní KO 275Hz mezi styk. Transformátory
  - Ochrana PNDN: 1 N stř.275 Hz, 30-240V/IT
  - Napájí: Stykový transformátor reléového konce
- Soustava 20:
  - Napájecí zdroj: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Ochrana PNDN: Trafo NTU-1
  - Napájí: 1 N stř.75Hz, 230V/IT
- Soustava 21:
  - Napájecí zdroj: Měnič 75Hz
  - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: 1 N stř.75Hz, 230V/IT
- Soustava 22:
  - Napájecí zdroj: Měnič 75Hz
  - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: 1 N stř.75Hz, 230V/IT



- Napájí: Napájecí konce kolejových obvodů 75Hz  
Místní vinutí kolejových obvodů 75Hz  
Obvody kódování VZ
- Soustava 17: 1 N stř. 75 Hz, 30-240V/IT
  - Napájecí zdroj: Transformátor NT-41 nebo NTU-1
  - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: Stykový transformátor napájecího konce KO
- Soustava 18: 1 N stř. 75 Hz, 2-12V/IT
  - Napájecí zdroj: Stykový transformátor nap. konce KO
  - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
  - Napájí: Vlastní KO 75Hz mezi styk. transformátory
- Soustava 19: 1 N stř. 75 Hz, 30-240V/IT
  - Napájecí zdroj: Stykový transformátor reléového konce
  - Ochrana PNDN: Uzemněním v síti IT (čl.413.1.5)
  - Napájí: Trafo NTU-1
- Soustava 20: 2 ss 24V
  - Napájecí zdroj: Usměrňovač TZZ
  - Ochrana PNDN: Ochrana malým napětím SELV (čl.411.1)
  - Napájí: Stejnoseměrné obvody TZZ

## 8.2 Ochrana proti přepětí

V elektrických obvodech vycházejících ze SÚ k vnějším prvkům v kolejišti a na vnějších prvcích v kolejišti se provedou potřebné přepětivé ochrany, které budou odpovídat požadavkům jednotlivých směrnic SŽ s.o. a norem.

## 8.3 Ochranná opatření proti atmosférickým vlivům

V rámci tohoto PS vzniká v traťovém úseku nové zařízení. To bude ochráněno před atmosférickými vlivy i před vlivy VN i VVN, pokud toto zařízení tuto ochranu vyžaduje.

## 9 Demontáže

V rámci tohoto PS bude demontováno stávající vnější i vnitřní zařízení dle popisu. Před vlastní demontáží zařízení dojde k posouzení zařízení správcem, který rozhodne, zda bude zařízení bezúplatně převezeno a předáno na jeho montážní základnu, pro možnost dalšího využití, nebo dojde k jeho převezení rovnou na skládku, případně na místo určené pro likvidaci daného materiálu touto dokumentací.

Při demontáži dojde k odstranění základových fundamentů návěstidel v plném rozsahu, pokud překáží výstavbě nového SZZ. Pokud jsou mimo úpravy, je umožněno jejich odstranění do hloubky minimálně 1m pod terén. Toto musí být zajištěno u všech prvků.

Pro dodržení řádné viditelnosti jednotlivých návěstidel bude provedeno veškeré kácení v potřebném rozsahu včetně rekultivace půdy. Obdobné kácení bude provedeno i při realizaci kabelových tras a v místech přejezdů pro dodržení rozhledových poměrů na přejezdu. U uvedených přejezdů bude odtěžen terén v rozsahu potřebném pro dodržení rozhledových poměrů.

Součástí demontáže bude demontáž i veškerého provizorního zařízení.

Případná kabelizace, která bude odhalena jako nepotřebná, bude demontována také, zde dochází pouze k nacenění jejího převozu do výkupního místa, vzhledem k tomu, že se jedná o drahé kovy.



## 9.1 Rozsah demontáží

### 9.1.1 Technologická budova

V rámci demontáží bude provedena demontáž zabezpečovacího zařízení v celé budově.

#### 9.1.1.1 Dopravní kancelář

V dopravní kanceláři se nachází ovládací pult s tlačítkovou volbou zařízení AŽD-88.

#### 9.1.1.2 Stavědlová ústředna

Jedná se o jednu technologickou místnost, kde bude prováděna demontáž technologického zařízení v celém rozsahu.

#### 9.1.1.3 Místnost kabelových závěrů

Jedná se o jednu technologickou místnost, kde bude prováděna demontáž technologického zařízení v celém rozsahu.

#### 9.1.1.4 Místnost napájení

Jedná se o jednu technologickou místnost, kde bude prováděna demontáž technologického zařízení v celém rozsahu.

#### 9.1.1.5 Místnost baterií

Jedná se o jednu technologickou místnost, kde bude prováděna demontáž technologického zařízení v celém rozsahu.

## 10 Provoz, servisní služby

### 10.1 Zkoušky a revize

Před předáním zařízení zhotovitel stavby zajistí provedení předepsaných zkoušek a revizí. Před uvedením zařízení do provozu je nezbytné ověřit, že jsou všechny výsledky zkoušek úspěšné.

### 10.2 Ověřovací provoz

Navrhne-li zhotovitel PS v soutěži zařízení, které není na síti SŽ s.o. zavedeno, pak u tohoto zařízení musí provést nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu na SŽ s.o. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

### 10.3 Požadavky na provoz a údržbu

Před předáním zařízení provozovateli zhotovitel provozního souboru zajistí dokumentaci skutečného provedení PS pro údržbu i návody k obsluze zařízení.

S uvedením nového traťového a staničního zabezpečovacího zařízení do provozu je třeba zajistit zhotovitelem zabezpečovacího zařízení zaškolení pro provoz a obsluhu, údržbu, zajištění základních náhradních dílů včetně potřebné měřicí techniky a servisní zajištění.

Provozovatel zařízení zajistí pravidelnou údržbu a revize podle ČSN 33 1500 ed.2, podle ČSN 33 2000-6 ed.2 a podle vlastních provozních předpisů.

## 11 Životní prostředí

### 11.1 Likvidace odpadů

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

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

Odpady vzniklé realizací PS jsou obsahem části projektu věnované odpadovému hospodářství.

### 11.2 Vliv stavby na životní prostředí

Realizace stavebního objektu nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Objekt 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.

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 (stavebního objektu) nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a LPF.

### 11.3 Opatření k minimalizaci vlivu stavby na životní prostředí

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 - drumy, kanysty ocelové, dopravní konve, kanysty 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.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při realizaci stavebních prací v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků apod. 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 Úřadu obce 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, trhlín, 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, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru
- odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jám, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina bude odvezena 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.

## 12 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ s.o. ,správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

### 12.1 Stavební činnost v prostorách SŽ s.o. a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (SŽ s.o.) musí být v souladu s předpisem SŽDC Bp 1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽ s.o. stanovuje v předpisu SŽDC Zam1 požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽ s.o.. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽ s.o., absolvovat „Vstupní školení BOZP“.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽ s.o. a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽ s.o. na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce podle.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle,

kteří provádí Odbor provozuschopnosti SŽ s.o.. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zač. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení,
- D.2 Železniční sdělovací zařízení,
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- E.3 Trakční a energetická zařízení,

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách)

musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení, příloha 4).

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)
- zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti

- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních,
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- předpis SŽDC Bp 1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě 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 odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti 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 poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

---

## 13 Požární ochrana

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

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

Realizací a provozem tohoto provozního souboru nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.