

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH .....	4
3. PODKLADY .....	4
4. NAVRHOVANÝ STAV .....	5
5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	5
6. KABELIZACE .....	8
7. VNITŘNÍ ZAŘÍZENÍ .....	10
8. NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ .....	11
9. DEMONTÁŽE .....	11
10. ZKUŠEBNÍ PROVOZ .....	11
11. OVĚŘOVACÍ PROVOZ .....	11

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### Název stavby:

Název stavby: **Revitalizace tratě Louny - Lovosice**  
Číslo ISPROFIN: 542 373 0003  
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení)  
Datum zpracování: 12/2015, zpracování připomínek 06/2016

### Zadavatel dokumentace:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),**  
Dlážděná 1003/7, 186 00 Praha 1, Nové Město  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),  
Stavební správa západ,  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9  
Hlavní inženýr stavby: Ing. Jana Bohatá

### Dodavatel dokumentace:

**Sdružení MP+STRABAG+KTA – Louny - Lovosice,**

Vedoucí sdružení

**METROPROJEKT Praha a.s.**

I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2;

IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

*Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:*

Hlavní inženýr projektu

Ing. Petr Zobal, AI pro dopravní stavby 0010113

Ing. Petr Provazník, AI pro dopravní stavby 0013153

Provozní a dopravní technologie

Ing. David Pöschl

Koordinační situace stavby

Alena Valová, Ing. Ivana Gottwaldová

Železniční svršek a spodek

Ing. Robert Kučera, Ing. Tomáš Chaloupka

Železniční zabezpečovací zařízení

Ing. Josef Hrnčíř

Železniční sdělovací zařízení

Ing. Josef Hrnčíř

### Údaje o umístění stavby:

Kraj:

Ústecký

Okres:

Louny, Litoměřice

Obce s rozšířenou působností:

Louny, Lovosice

Katastrální území:

Louny, Černčice u Loun, Blšany u Loun, Obora u Loun, Veltěže, Slavětín nad Ohří, Kystra, Radonice nad Ohří, Pátek u Loun, Želovice, Křesín, Dubany, Libochovice, Radovesice u Libochovic, Slatina pod Házmburkem, Chotěšov u Vrbičan, Černiv, Úpohlavy, Želechovice, Čížkovice a Sulejovice, Lovosice

Charakter:

Rekonstrukce – liniová stavba

Kategorie dráhy:

regionální

Trat'ový úsek dle č. TU:

č. 0751 Lovosice – Libochovice

č. 0752 Louny – Libochovice

Trat' dle JŘ:

č. 114 Louny – Lovosice

Trat' dle prohlášení o dráze:

Louny – Lovosice

Zpracovávaný objekt:

**PS 14-01-02 ŽST CHotěšov pod Hazmburkem, SZZ**

Vypracoval:

Petr STEINER

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A STAVEBNÍCH OBJEKTECH

Železniční trať Louny - Lovosice je jednokolejnou regionální tratí ve smyslu Usnesení vlády ČR č. 766/95 a výnosu č.j. 1089/99 - 07 ze dne 28.5.1999.

Začátek trati:	Lovosice
Konec trati:	Louny
Začátek staničení:	Louny žkm 0,000 Libochovice 13,731
Konec staničení:	Libochovice žkm 20,304 Lovosice 0,000
Traťová rychlost:	dle TPP tab.6 Louny - Lovosice 60km/h
Zábrzdná vzdálenost:	400m

### Navrhovaný stav:

úsek Louny - Radonice:	traťová rychlost 60km/h zábrzdná vzdálenost: 700m
úsek Radonice – Libochovice:	traťová rychlost 100km/h zábrzdná vzdálenost: 700m
úsek Libochovice – Chotěšov pod Hazmburkem:	traťová rychlost 60km/h zábrzdná vzdálenost: 700m
úsek Chotěšov pod Hazmburkem – Čížkovice:	traťová rychlost 60km/h zábrzdná vzdálenost: 700m
úsek Čížkovice – vlečka Cementárna:	traťová rychlost 40km/h zábrzdná vzdálenost: 400m

Na trati Louny (mimo) – Lovosice (mimo) leží 3 dopravní (D3 Chotěšov pod Hazmburkem, Libochovice a Košnice nad Ohří) a 1 stanice (ŽST Čížkovice). Všechny dopravní a ŽST leží na území Ústeckého kraje a jednoho OŘ.

Na této trati je provoz uskutečňován dle předpisu SŽDC D3 v úseku Čížkovice – Louny, kde dirigující dispečer je v ŽST Čížkovice. Trať v úseku Lovosice – Čížkovice je řízena dle předpisu SŽDC D1.

### **D3 Chotěšov pod Hazmburkem – stávající stav**

Dopravná Chotěšov pod Hazmburkem je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou opatřeny jednoduchými a kontrolními výměnovými zámkami. Klíče jsou zavěšeny na kruhu u dispečera. V obvodu dopravní se nachází přejezd v km 9,804, který je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Dirigující dispečer je umístěn v ŽST Čížkovice. Přilehlé mezistaniční úseky jsou bez traťového zabezpečovacího zařízení.

## 3. PODKLADY

- Zadávací dokumentace stavby, SŽDC, s.o.
- Přípravná dokumentace stavby „Revitalizace trati Louny - Lovosice“ se zapracováním připomínek (07/2014, IKP Consulting Engineers, s r.o.)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu os kolejí, tvaru zemního tělesa a drážních zařízení (SŽG Praha, r. 08/2013)

- Geodetické doměření stávajícího stavu (STRABAG Rail a.s., r. 2016)
- Rekognoskace terénu
- Ujednání z výrobních porad
- Příslušné zákonné a normové předpisy
- Zapracování připomínek z jednání
- ...
- ...

## 4. NAVRHOVANÝ STAV

### Stávající stav

V současné době se jedná o nákladiště se zastávkou Chotěšov pod Hazmburkem, s dvěma dopravními kolejemi a vlečkou, kdy zabezpečení výhybek je provedeno pomocí zámků a zabezpečení vlečky pomocí výkolejky.

### Nový stav

V rámci tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového staničního zabezpečovacího zařízení v n.z. Chotěšov pod Hazmburkem a její změny na plnohodnotnou stanici ŽST.

## 5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 5.1 Účel navrhované výstavby

V tomto provozním souboru je řešeno nové zabezpečení zastávky Chotěšov pod Hazmburkem, kdy na základě požadavku na zachování stávající koleje č.2 za účelem obsluhy stávající vlečky A.G.Service, bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení.

Z tohoto důvodu ze zastávky vznikne vlastní ŽST s jednou dopravní kolejí č.1 a jednou manipulační kolejí č.2 pro odstavení zátěže pro vlečku a se zaústěním vlečky.

V rámci této části tohoto provozního souboru bude vybudováno nové decentralizované elektronické stavědlo zapracované do systému dálkového ovládání trati Louny - Lovosice. Dispečerské pracoviště bude zřízeno v ŽST Lovosice. V ŽST Chotěšov pod Hazmburkem bude vybudována pouze deska nouzových obsluh, s vybudováním pracoviště JOP se ve vlastní stanici neuvažuje.

Při návrhu staničního zabezpečovacího zařízení se vychází ze Směrnice SŽDC č.32 Zásady rekonstrukce regionálních drah platné od 1.ledna 2008.

Podkladem pro vypracování návrhu zabezpečovacího zařízení byly podklady projektanta kolejové části a dopravního technologa.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných na tratích SŽDC s.o.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení této stavby.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není u SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu.

## 5.2 Koncepce technického řešení

ŽST Chotěšov pod Hazmburkem bude vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3.kategorie dle ČSN 34 2620. SZZ bude decentralizovaného typu, s umístěním technologických počítačů v ŽST Lovosice a dálkově ovládáno ze ŽST Lovosice.

Umožněna bude nouzová obsluha jednotlivých staničních zařízení z desky nouzových obsluh v nezbytně nutném rozsahu. Desky nouzových obsluh budou umístěny ve stole vodorovně pod uzamykatelným víkem s LED diodami a budou obsahovat následující prvky.

Deska bude obsahovat:

- tlačítko vypnutí napájecích zdrojů
- klíč k převzetí obsluhy
- tl. přivolávacích návěstí vjezdových návěstidel
- tl. přivolávacích návěstí odjezdových návěstidel
- tl. nouzový závěr výhybek
- kontrola předepsané polohy výhybek pro jízdní cestu na 1. staniční kolej (vj. náv – 1. staniční kolej)
- kontrola polohy výhybek
- pro PZZ na trati, jejichž přibližovací úseky zasahují do dopravy
- tl. Nouzové otevření přejezdu, Uzavření přejezdu a kontrola činnosti přejezdu. Jedná se o přejezd v km 9,804, jehož indikační prvky jsou staženy metalicky do ŽST Chotěšov pod Hazmburkem.
- Indikace pohotovostní stav a bezanulační stav souhrnně od všech přejezdů v celém mezistaničním úseku Čížkovice – Chotěšov pod Hazmburkem a Chotěšov pod Hazmburkem - Libochovice.
- indikace o stavu volnosti traťových úseků do sousedních dopravních úseků Čížkovice a Libochovice

Za účelem obsluhy budou na zhlavích umístěny skříňky pomocných stavědel, v nichž budou umístěny elektromagnetické zámky k uzamykání klíčů od závořníků s elektrickým dohledem.

Umístění nových prvků je patrné z výkresu č.0201.

Výhybky v ŽST budou osazeny závořníky s elektrickým dohledem, dle Směrnice SŽDC č.77 platné od 1.10.2010, tedy zabezpečeny elektromagnetickými zámky a obsluha vlečky bude prováděna místně po předání pomocného stavědla PSt.1 a PSt.2 a uvolnění elektromagnetických zámků. Po předání PSt .1 bude přejezd v km 9,804 uzavřen a po uzavření se na S1 a Se1 se rozsvítí „Posun dovolen“. Přeložením radiče Vk1/2K bude umožněna jízda na druhou kolej. Po předání PSt zpět bude výstraha na přejezdu ukončena a na návěstidlech bude svítit návěst „Stůj“ a „Posun zakázán“. Obsluha u PSt.2 je obdobná mimo přejezdu. Výhybky budou přečíslovány na nový stav.

Uzavírání PZS, při převzetí na místní obsluhu, bude umožněno z pomocného stavědla PSt.1.

Hlavní návěstidla budou nová, odjezdová jen u 1.dopravní koleje. Umístění nových návěstidel je navrženo v souladu s normou TNŽ 342620 čl. 6.2.6. Seřaďovací návěstidlo je navrženo jako protisměrné do ŽST.

V obvodu ŽST Chotěšov pod Hazmburkem se nachází jeden žel. přejezd v km 9,804 mezi vj. náv. L a krajní výhybkou č.1.

- km 9,804 PZZ, kategorie PZS 3SBI ozn. „CH1, jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení reléového typu s elektronickými doplňky. Ovládací a indikační prvky jsou umístěny na desce

nouzových obsluh v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem v oddělené místnosti pro dopravního zaměstnance v technologickém objektu. Dále budou tyto kontrolní a ovládací prvky umístěny na ovládacím stole dispečera v ŽST Lovosice.

Přenos informací je proveden po metalickém kabelu.

Přejezd P2278 bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závory.

Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Ovládací a indikační prvky přejezdu budou umístěny v novém technologickém objektu, umístěném v prostoru stanice, vlevo za přejezdem CH1 ve směru staničení – km 9,822.

Součástí stanice je i žel. přejezd CH2 v km 10,340, ten však bude ponechán v původním stavu – zabezpečení pouze výstražnými kříži.

Pro zřízení definitivních závěrů před vjezdovými návěstidly bude využito počítačích úseků. Detekce volnosti staničních kolejí, mezistaničních úseků i přibližovacích úseků PZS bude zjišťována pomocí systému počítačů náprav. Uvažováno je s možností dálkového resetu počítačů náprav z pracoviště dispečera.

Vnitřní část SZZ, včetně napájecího systému, bude umístěna v novém technologickém objektu, umístěném vlevo ve směru staničení v prostoru za přejezdem P2278, v místech u stávající výpravní budovy v Chotěšově pod Hazmburkem.

Nový technologický objekt se bude sestávat z dvou prefabrikovaných betonových domků o rozměrech 6x3m sesazených delšími stranami k sobě. V jednom z domků bude stavědlová ústředna, v druhém bude v přední části stůl s deskou nouzových obsluh, v zadní části bude umístěno sdělovací zařízení.

Technologické domky budou překryty jednou střechou např. ve tvaru „A“, nebo valbovou střechou. Celý objekt bude v majetku SŽDC s.o.

Kabelizace je uvažována nová. Kabely budou párované plněné s průměrem žil 1 mm v provedení TCEKPFLE resp. TCEKPFLEY.

Zabezpečovací zařízení bude doplněno diagnostikou. Diagnostika musí mít takové analytické vlastnosti, které umožní předvídat vývoj stavu zařízení a odstraňovat nedostatky ještě před vznikem poruch a především umožňovat následnou analýzu údajů.

Všechny vstupy do technologických objektů budou zobrazeny u výpravčího na JOP (indikace žlutého vykřičníku a doprovodného textového hlášení s potvrzením).

Pro chlazení nové technologie v novém technologickém objektu v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem jsou navrženy celkem dvě jednofázové klimatizační jednotky (komplet - dodávka vzduchotechniky, viz bod 2.4).

Komplet je složen vždy z jedné vnitřní a jedné venkovní jednotky. Na síť nn budou napojeny venkovní jednotky a to kabely CYKY 3-Jx2,5 mm<sup>2</sup> (vedení B113 a B114).

Napojení obou dvou venkovních jednotek bude provedeno z nového rozvaděče RH1, který bude umístěn vedle technologického objektu na straně té části, kde bude umístěna nová stavědlová ústředna. Z rozvaděče RH1 bude vyveden napájení kabel pro nový rozvaděč RO1. umístěný na zdi ve sdělovací místnosti technologického objektu.

V tomto rozvaděči budou osazeny mimo jiné dva jednopólové jističe B10A/1 s chráničem.

Propojení venkovních a vnitřních jednotek bude provedeno kabely CYKY 5-Jx2,5 mm<sup>2</sup> (vedení KS1 a KS2). Napájecí i signální (propojovací) kabely mezi vnitřními a venkovními jednotkami budou uloženy pod omítkou. Chladicí potrubí je součástí dodávky klimatizace a bude vedeno po stěnách místností.

Ovládání klimatizačních jednotek bude možné pomocí kabelového dálkového ovladače. Kabelové ovladače budou umístěny na stěnách v jednotlivých místnostech (umístění viz. výkres č. 0002) a budou napojeny ovládacím kabelem např. JYTY 7x1.



Při překročení nastavené teploty v případě poruchy klimatizace bude tato skutečnost zobrazena na monitoru JOP v ŽST Lovosice prostřednictvím termostatů osazených v uvedených místnostech. Tyto termostaty a jejich napojení je součástí zabezpečovacího zařízení.

## 6. KABELIZACE

### 6.1 Venkovní kabelizace

ŽST Chotěšov pod Hazmburkem

Všechna návěstidla staničního zabezpečovacího zařízení jsou navržena nová, světelná. Poloha odjezdových a vjezdových návěstidel byla předběžně situována jejich umístění je zakresleno na situačním schématu v.č.0201. Všechna hlavní návěstidla včetně předvěstí jsou navržena nová, stožárová. Všechna odjezdová návěstidla budou umístěna dle TNŽ 342620 čl. 6.2.6 v závislosti na užitečné délce kolejí. Poloha návěstidel se může v rámci komisionálního situování návěstidel změnit. Návěstidla budou situována v závislosti na stavebních postupech. Přesné situování návěstidel bude definitivně komisionálně provedeno v průběhu stavby, po dokončení stavebních prací v kolejišti v místě návěstidel. Návěstidla jsou navržena umístěním tak, aby mezi jednotlivými hlavními návěstidly byla dodržena zábrzdná vzdálenost 700 m.

Před vjezdová návěstidla L a S, se umístí návěst "Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu", před předvěstí PŘL a PŘS budou umístěna vzdálenostní upozorňovadla.

Montáž nových návěstidel bude prováděna průběžně, společně se stavebními pracemi v přílehlé části kolejiště.

Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti:

- **L** km 9,083 stožárové, čtyřsvětlové
- **S** km 10,523 stožárové, čtyřsvětlové
- **PŘL** km 8,373 stožárové, dvousvětlové
- **PŘS** km 11,233 stožárové, dvousvětlové

Odjezdová návěstidla:

- **L1** km 10,053 stožárové, třísvětlové
- **S1** km 9,813 stožárové, třísvětlové

Seřaďovací návěstidla:

- **Se1** km 9,750 trpasličí návěstidlo
- 

### 6.2 Výhybky a výkolejky

V této stanici budou výhybky č. 1; 2 a 3 opatřeny závorníky s elektrickým dohledem podle typu výhybky a pražců.

Typ přestavníku, závěru výhybky a vybavení snímači polohy je uveden v tabulce výhybek na výkrese „Situační schéma“ – v.č. 0201.

Kolej č.2 a vlečka budou opatřeny výkolejkami Vk1, Vk2 a AVk3.

### 6.3 Prostředky pro zjišťování volnosti

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky (počítače náprav nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel).

Uvažováno je s možností dálkového resetu z pracoviště dispečera i provést reset místně. Počítací úseky budou využity pro staniční zabezpečovací zařízení, tak pro traťové zabezpečovací zařízení, tak pro ovládání přejezdů.



SZZ bude rovněž připraveno pro aplikaci funkcionality výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) s výstupem do nově budovaného traťového rádiového systému (TRS).

Z tohoto důvodu je nutné respektovat TS 2/2014-S,Z Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla č.j. S 32699/14-O14 ze dne 7.8.2014.

#### 6.4 Přejezd „CH1“ v km 9,804

V obvodu ŽST Chotěšov pod Hazmburkem se nachází jeden žel. přejezd mezi vj. náv. L a výh.č.1 v km 9,804.

Tento přejezd je navržen typu PZS 3SBI 3. kategorie dle ČSN 342650 reléového typu s elektronickými doplňky.

Tento přejezd bude zabezpečen následovně:

- km 9,804 PZZ, kategorie PZS 3SBI ozn. „CH1, jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení reléového typu s elektronickými doplňky. Ovládací a indikační prvky jsou umístěny na desce nouzových obsluh v místnosti pro dopravního zaměstnance v technologickém objektu v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem. Přenos informací je proveden po metalickém kabelu.

Přejezd P2278 bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závory.

Indikační a ovládací prvky budou umístěny na monitoru JOP u dispečera v ŽST Lovosice. Ovládání přejezdu tlačítka bude též umožněno z desky nouzových obsluh umístěné v ŽST Chotěšov pod Hazmburkem v novém technologickém objektu, kde budou tyto prvky:

- bílá kontrolní žárovka – Kontrola činnosti
- tlačítko uzavření
- tlačítko nouzové otevření

Přejezd se nachází v extravilánu a proto nebude doplněn o dálkově zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky 577/2004.

Anulace bude prováděna SW.

Pro určení délky přibližovacích úseků byl proveden orientační výpočet dle současně platné normy ČSN 342650 ed2 . Výpočet přejezdu je součástí této technické zprávy.

#### Přejezd v km 9,804

P2278

Výchozí údaje:

Plastové výstražníky –  $d_7 = 0\text{m}$

Úhel kolmý  $90^\circ$

$d_1 + d_2 = 7,80$  (převzato z podkladů)

$d_8 = 1\text{m}$

$d_s = 22\text{m}$

$v_s = 5\text{km/h}$  (vozidla)

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

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

$t_r = 1\text{s}$

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

Vypočtené hodnoty:

Délka pásma přejezdu

$d_p = d_1 + d_2 + d_8$

$d_p = 7,80 + 1 = 8,80\text{ m}$

Délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby

$$d_T = d_p + d_s$$

$$d_T = 8,80 + 22 = 30,80 \text{ m}$$

Vyklizovací doba

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

$$t_v = 3,6 \cdot 30,80 \cdot 5^{-1} = 22,17 \text{ s}$$

Přibližovací doba

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

$$t_L = 1 + 22,17 + 6 + 3 = 32,17 \text{ s}$$

Délka přibližovacího úseku

$$L_p = 3,6^{-1} \cdot t_L \cdot v_t$$

$$L_p = 3,6^{-1} \cdot 32,17 \cdot 60 = 537 \text{ m}$$

Spouštěcí body:

$$9,800 - 0,537 = \mathbf{9,263}$$

$$9,808 + 0,537 = \mathbf{10,345}$$

**Pro spouštění přejezdu bude využit v sudém směru spínací bod v km 10,523 a v lichém spínací bod v km 9,083.**

Všechny použité kabely pro zabezpečovací zařízení budou použity párované s průměrem žil 1mm v provedení TCEKPFLE resp. TCEKPFLEY.

Kabelová trasa je vedena pouze po pozemku Českých drah a bude respektovat průřezný průřez ČD pro práci těžké mechanizace. Přechody budou provedeny z PE trubek. Křížení s ostatními podzemními řády bude provedeno dle TNŽ 34 2609 a TNŽ 37 5711 a platných ČSN. Celý průběh kabelové trasy je patrný z výkresové části.

***Výstavba kabelové trasy bude realizována souběžně se stavebními pracemi a nesmí docházet k dodatečnému ukládání do již dokončeného železničního spodku.***

## 6.2 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 kabelových žlabů. Vnitřní kabelizace mezi jednotlivými místnostmi (stavědlová ústředna, sdělovací místnosti, místnost baterií a vstupní kabelová komora, dopravní kancelář) bude vedena prostupy ve zdi, které se po montáži vnitřní kabelizace utěsní protipožárními ucpávkami.

# 7. VNITŘNÍ ZAŘÍZENÍ

## 7.1. Umístění zařízení

V ŽST Libochovice bude vnitřní část zařízení umístěna do stojanů v nové stavědlové ústředně nového technologického objektu, umístěného v prostoru vlastní stanice.

V ŽST Chotěšov pod Hazmburkem bude vnitřní část zařízení umístěna do stojanů v nové stavědlové ústředně nového technologického objektu, umístěného v prostoru vlastní ŽST.

V ŽST Čížkovice bude vnitřní část zařízení umístěna do stojanů v nové stavědlové ústředně ve stávající budově stanice, v pravé části budovy při pohledu z kolejíště.

Ovládací a indikační prvky budou umístěny na ovládacím stole.

## 8. NAPÁJENÍ ZAŘÍZENÍ

Pro napájení zařízení bude zhotovena nová elektrická přípojka – řešeno jako samostatný objekt SO 13-63-03 Zast. Chotěšov pod Hazmburkem, přípojka NN pro PZZ přejezdu v ev. km 9,804.

## 9. DEMONTÁŽE

V rámci tohoto souboru je uvažováno s demontážemi, a to s demontáží výstražných křížů jednotlivých dotčených žel. přejezdů, které se budou v rámci tohoto provozního souboru zabezpečovat pomocí nových výstražníků.

## 10. ZKUŠEBNÍ PROVOZ

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

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 12 měsíců.

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

## 11. OVĚŘOVACÍ PROVOZ

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není v síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu u SŽDC dle Směrnice SŽDC č.34.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu ČD a SŽDC.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení.