



Městský úřad Chrastava odbor výstavby a územní správy

náměstí 1. máje 1, Chrastava
telefon: 482 363 857-860 E-mail: ovus@chrastava.cz
fax: 485 143 344 Internet: www.chrastava.cz

Spis. zn.: Výt.3573/2019/Re
Č.j.: OVUS/5439/2019/Re
Ing. Vlasta Rezlérova
Telefon: 482 363 860
E-mail: rezlerova@chrastava.cz

Zadatel:
Správa železniční dopravní cesty, s.o., IČ 70994234, Dílažďná 1003/7, 110 00 Praha 10,
zplnomocněný zástupce:
AF- CITYPLAN s.r.o., IČ 47307218, Magistru 1275/13, 140 00 Praha 4

OZNÁMENÍ

ZAHÁJENÍ ÚZEMNÍHO ŘÍZENÍ

Správa železniční dopravní cesty, s.o., IČ 70994234, Dílažďná 1003/7, 110 00 Praha 10,
kterého zastupuje AF- CITYPLAN s.r.o., IČ 47307218, Magistru 1275/13, 140 00 Praha 4
(dále jen "zadatel") podal dne 28.6.2019 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby:
Rekonstrukce ZST Chrastava

na pozemku parc. č. 2409/1, 2537/1, 2537/2 v katastrálním území Bily Kostel nad Nisou, st. p. 140, parc.
č. 262/1, 262/8, 262/9, 726/2, 779/1, 784, 787/1, 787/3, 789 v katastrálním území Andělská Hora u
Chrastavy, st. p. 118, parc. č. 320/8, 335/5, 337/2, 337/11, 808/2, 855/3, 863/1, 863/2, 863/5, 863/8,
863/11, 863/12, 863/14, 863/15, 864/1, 865/1, 865/2, 902 v katastrálním území Dolní Chrastava, parc. č.
583/1 v katastrálním území Františkov u Liberce, parc. č. 6228, 6173/1 v katastrálním území Liberec,
parc. č. 1151/1, 1152/1, 1152/5, 1156, 1128/1, 1137/1, 1143 v katastrálním území Machín, parc. č.
1408/1, 1408/8 v katastrálním území Růžodol I, parc. č. 1317 v katastrálním území Stráž nad Nisou.

Dnem podání žádosti o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby bylo zahájeno řízení o žádosti dle
§ 44 odst. 1 zák.č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "správní řád").
Městský úřad Chrastava, odbor výstavby a územní správy, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1
písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění
pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), shledal, že žádost neměla předepsané náležitosti podle §
86 odst. 6 stavebního zákona a neposkytovala dostatečný podklad pro posouzení podané žádosti, proto
byl zadatel vyzván k doplnění žádosti a z tohoto důvodu bylo též rozhodnuto o přerušení řízení výzvou a
usnesením č.j.: OVUS/3574/2019/Re, spis. zn.: Výt.3573/2019/Re, ze dne 30.7.2019.

Jednalo se o doplnění žádosti o tyto doklady a vyjádření:

1. souhrnné vyjádření Magistrátu města Liberec- odbor životního prostředí
2. závazné stanovisko Magistrátu města Liberec- odbor hlavního architekta- odd. územního plánování
3. závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Libereckého kraje
4. závazné stanovisko Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje
5. stanovisko Drážního úřadu
6. vyjádření obce Bily Kostel nad Nisou
7. vyjádření Státního pozemkového úřadu
8. vyjádření Povodí Labe, s.p.
9. vyjádření správců inženýrských sítí
10. souhlas vlastníků dotčených pozemků vyznačené v situaci.

Nedostatky podání byly odstraněny dne 29.11.2019.

Popis stavby:

Hlavním přínosem stavby je úspora času při křižování vlaků, které se dosáhne jak rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení, tak zvýšením rychlosti ve staničních kolejích. Zrychlení křižování vlaků přispěje ke zkrácení cestovních dob.

Dalším cílem této stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravní cesty.

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejiště v ŽST Chrastava vč. železničního spodku, rekonstrukci nástupišť pro dosažení výšky hran nástupišť 550mm na TK a výstavbu přístupových komunikací. Pro všechna nástupišť bude zřízen bezbariérový přístup výstavbou šikmých přístupových komunikací a výtahů na nástupišť. Nově zastřešení nástupišť nebude zasahovat do volného prostoru nástupišť a přístupových komunikací. V návaznosti na rekonstrukci nástupišť a přístupových komunikací dojde ke zřízení nového podchodu, který bude prodloužen a vyústěn ve svahu, směrem k průmyslové zóně. Dojde tak k zajištění bezpečnosti cestujících a osob, které z této lokality směřovali do předmětné železniční stanice.

Součástí této stavby bude také rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a energetických zařízení. Navštívila v ŽST Chrastava nebudou nově zasahovat do volného prostoru zabezpečení příjezdného průjezdu. Z hlediska zabezpečovacího zařízení dojde mimo jiné k rekonstrukci zabezpečení několika železničních přejezdů v mezistaničních úsecích Liberec – Chrastava a Chrastava – Hrádek nad Nisou. Dojde také k úpravě části souvisejících se zabezpečovacím a sdělovacím zařízením v ŽST Liberec. Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i zrušení několika mostních objektů. V rámci stavby dojde také k částečné rekonstrukci výpravní budovy.

V rámci rekonstrukce stanice dojde ke změně konfigurace stanice dle požadavků zadání a pro splnění cílů dopravní technologie:

- Vybudováno bude nové vnější nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK u hlavní koleje s přímoúhelníkem na VB a zastávku autobusů vedle VB s délkou nástupní hrany 110 m.
- Vybudováno bude ostrovní nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK a s délkou nástupní hrany 110 m u předjízdne koleje pro umožnění rychlého křižování vlaků. Nástupišť bude přístupné podchodem z prostoru od zastávky autobusů vedle VB.
- V hlavní a předjízdne koleji bude zvýšena rychlost pro zrychlení křižování vlaků.
- Na mostě ev. km 10,650 se zřídí průběžné šterkové lože.
- Konstrukce zhlaví oproti stávajícímu stavu bude zjednodušena. Alešpoň v jedné dopravní koleji bude dosaženo užitčné délky pro vlaky ND 500 m.

V rámci objektu železničního svršku a spodku se ve stanici navrhuje kompletní rekonstrukce dopravních kolejí včetně sanace železničního spodku a zřízení funkčního odvodnění. Rekonstrukce manipulačních kolejí se navrhuje v nezbytném rozsahu navržený úprav vyplyvajícího z nového řešení v dopravních kolejích. V rámci úpravy stanice se upravuje vedení koleje č. 1 tak aby se zvýšila rychlost na příjezdu stanicí a omezil počet jízd do odbočky oproti stávajícímu stavu. Nově se v hlavní koleji navrhuje rychlost 80 km/h a to zejména z důvodu optimálního řešení obou obloukových zhlaví z hlediska provozuschopnosti a reálné využitelnosti rychlosti zastavujících vlaků. Navrhována třída zatížení v dopravních kolejích bude C3 a příjezdny průřez Z-GC.

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 50-01-11 ŽST Liberec, navázání TZ na SZZ

V ŽST Liberec se nebudou provádět stavební úpravy kolejí, rychlost zůstane stávající.

Ve stanici zůstane v činnosti stávající SZZ 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu RZZ TEST C s kolejoými obvodů 50 a 275 Hz, se stávajícími TZZ směr Jermanice, Mníšek u Liberce, Liberec-Růžodol a Vesec u Liberce.

V obvodech RZZ se doplní úvazka TZZ - AH s počítači náprav ve směru od Chrastavy. V dopravní kanceláři bude stávající ovládací pult doplněn a upraven o prvky potřebné k ovládání a indikaci funkcí nového TZZ směr Chrastava. Výstroj potřebná pro jednolitá tlačítka a indikace bude umístěna ve stávající relové místnosti na St.3. Pro potřebné vazby budou využity rezervy ve stávajících kabelech mezi St.5 (RD5) a St.3. Vzhledem k nedostatku místa pro umístění vnitřní technologie úvazky nového TZZ Liberec – Chrastava na St.3 bude tato umístěna v relové místnosti St.5 (RD5). Stávající napájení je pro úvazku dostačující a nebude upravováno.

PS 52-01-11 ZST Chrastava, SZZ

Část A ZST Chrastava, definitivní SZZ

V ZST Chrastava bude stanice kolejoé rekonstruována. Nové kolejiště ZST bude zabezpečeno SZZ 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronickým stávedlem s počítači náprav, které bude dálkově ovládáno z regionálního dispečerského pracoviště v ZST Liberec. Při přerušení telekomunikační trasy DOZ mezi Chrastavou a Libercem bude možné ZST Chrastava dálkově ovládat ze záložního pracoviště pohotovostního výpravního DOZ pro RDP (ZP) v ZST Hrádek nad Nisou. V SZZ bude integrován TZZ - AH směr Liberec a směr Hrádek nad Nisou. Umístění vnitřního zařízení SZZ bude v adaptované sávací dopravní kanceláři a přílehlých místnostech zázemí umístěno v jednopodlažní přístavbě výpravní budovy, tyto technologické místnosti budou klimatizovány. Zakladní napájení SZZ bude zajištěno elektrickou přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z veřejné sítě, jako náhradní zdroj bude zřízený stacionární dieselagregát s automatickým dobíjecím a měničem.

Část B ZST Chrastava, provizorní SZZ

Tato část PS řeší zabezpečení provozu v železniční stanici v období stavebních postupů. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnutnějším rozsahu daném stávkem kolejiště konkrétního stavebního postupu. Stávající vnější zabezpečovací zařízení bude upraveno a doplněno při zabezpečení stavebních postupů a při aktivaci nového zařízení. Rozsah úprav bude navržen v souvislosti se stavebními postupy. Výjezdy a odjezdy vlaků budou povolovány původními nebo novými návěstídy podle stavu přestavby kolejiště. Posun bude řízen ruční návěstí s použitím rádiových stanic, rozhlasu apod. Při stavebních postupech bude postupně demontováno zabezpečovací zařízení pro uvoření staveniště. Přílehlý mezistanční úsek Liberec – Chrastava bude v době stavby zabezpečen stávajícím traťovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie podle TNŽ 34 2620, telefonickým způsobem dorozumívání. Přílehlý mezistanční úsek Chrastava – Hrádek nad Nisou bude v době stavby zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie podle TNŽ 34 2620, telefonickým způsobem dorozumívání. Demontáže všech prvků zabezpečovacího zařízení jsou zahrnuty v této části PS.

Část C ZST Chrastava, klimatizace místností technologie

Tato část PS řeší klimatizaci pro udržení patřičné teploty v technologických místnostech zabezpečovacího zařízení, tj. ve SU a v místnosti zdrojů zabezpečovacího zařízení. Stávedlová ústředna včetně místnosti zdrojů zab. zař. bude vybavena chladicími jednotkami pro udržení požadované teploty. Tyto jednotky budou umožňovat pokročilou dálkovou diagnostiku klimatizace technologických místností s přenosem informací do DDTS. Jednotky budou zdvojeny tak, aby v případě poruchy postál výkon jedné k udržení patřičné normové teploty.

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 51-01-21 Liberec – Chrastava, TZZ

V mezistančním úseku Liberec – Chrastava bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Jeho vazby, diagnostika a dálkové ovládání tratě budou vedeny v optickém kabelu. Přenos kontrol a ovládání traťových přejezdů do stanic bude po závislostním kabelu zabezpečovacího zařízení s využitím vhodného přenosového systému. Volnost kolejoých úseků bude zjišťována pomocí počítačů náprav. U přejezdů v tomto traťovém úseku bude sjednoceno jejich označení na „LC1“ – „LC6“. Přejezd P2808 v km 3,434 bude nově zabezpečen PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závorami a signalizací pro nevidomé.

Přejezd P2809 v km 5,163 bude nově zabezpečen PZS 3SBI podle ČSN 34 2650 ed. Přejezd P2810 v km 5,436 bude nově zabezpečen PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závorami a signalizací pro nevidomé. Přejezd P2811 v km 6,078 bude nově zabezpečen PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závorami. Přejezdy P2812 a P2813 v km 8,619 a km 9,006 budou ponechány stávající a budou v rámci stavby pouze navázány na nově TZZ a doplněny o diagnostiku.

PS 53-01-21 Chrastava – Hrádek nad Nisou, TZZ

V mezinárodním úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel (návěstímiho bodu) na trati. Jeho vazby, diagnostika a dálkové ovládání trati budou vedeny v optickém kabelu. Přenos kontrol a ovládání traťových přejezdů do stanic bude po závislostním kabelu zabezpečovacího zařízení s využitím vhodného přenosového systému. Volnost kolejových úseků bude zjišťována pomocí počítačů náprav. U přejezdů v tomto traťovém úseku bude sjednoceno jejich označení na „CH1“ – „CH2“. Přejezd P2814 v km 13,122 bude nově zabezpečen PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závorami a signalizací pro nevidomé. Přejezd P2815 v km 15,178 bude nově zabezpečen PZS 3SBI podle ČSN 34 2650 ed.2.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 55-01-51 ZST Liberec, DOZ v úseku Liberec - Hrádek n. Nisou - st. hr.

V ZST Liberec bude vybudováno dispečerské pracoviště pro dálkové ovládání úseku Liberec - Hrádek n. Nisou - st. hr.. Stávající SZZ bude doplněno o skřín DOZ pro dálkové ovládání ZST Chrastava a ZST Hrádek nad Nisou. Regionální dispečerské pracoviště (RDP) bude zřízeno v současnosti nevyužívané adaptované hale budovy „Ostrov“ mezi I. a 3. nástupištěm. Pracoviště bude dispozičně navrženo tak, aby bylo v budoucnosti do daných prostor možné umístit stavební ústednu ZST Liberec a další RDP pro přílehlé tratě. Vlastní technologické skříně DOZ a TPC budou umístěny v relové místnosti St.5 (RD5). Propojení těchto skříní a JOP RDP se předpokládá novým kabelovodem ve 3. nástupišti.

D.1.2. Železniční sdělovací zařízení

Přípravná dokumentace respektuje skutečnost, že je nutné stavbu koordinovat se stavbou „Rekonstrukce ZST Hrádek nad Nisou“. Stavba „Rekonstrukce ZST Hrádek nad Nisou“ bude probíhat současně s touto stavbou, a tak na sebe úzce navazují. Součástí této stavby „Rekonstrukce ZST Chrastava“ je i vybudování nového regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Liberci. Konečným cílem je možnost ovládání celé trati až do Hrádku nad Nisou právě z tohoto pracoviště. V Chrastavě se počítá s bezobslužným provozem určité, v Hrádku je nutno zařízení připravit jak pro místní ovládání, tak pro dálkové ovládání z Liberce.

D.1.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 51-02-51 Liberec – Chrastava, DOK a TK

PS 52-02-11 ZST Chrastava, místní kabelizace

PS 52-02-12 ZST Chrastava, úprava stávající kabelizace

PS 53-02-51 Chrastava – Hrádek nad Nisou, DOK a TK

V rámci provozních souborů PS 51-02-51 a 53-02-51 se počítá s kabelizací v provedení dvou HDPE trubek, z nichž do jedné bude zařazena diagnostická optická kabel (DOK) 48 vláken, a traťového kabelu TCPEKPFLE 10XN0,8. Součástí PS řešícího úsek Liberec – Chrastava bude i položení rezervy 2x HDPE a TK v provedení TCPEKPFLE 10XN0,8 pro budoucí rekonstrukci trati směr Raspenava – Frydlant v Čechách. Kabelizace bude ukončena komorou v místě, kde se obě trati oddělují. Pro provozní soubory platí, že DOK bude sloužit pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačních a kamerových systémů, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách. Kromě toho bude propojovat i relové domky pro potřeby traťového zabezpečení. Traťový kabel bude sloužit pro připojení zařízení na trati – venkovní telefonní objekty (VTO), relové domky, zařízení TRS a další techno-logické systémy podle požadavků.

V kabelových trasách budou pokládány RFID markery pro účely lokalizace sítě dle dopisu č.j. 30354/2016-SZDC-O14, tj. pro sdělovací zařízení a kabely barvy oranžové – 101,4 kHz.

Pro propojení ZST Liberec (nového dispečerského pracoviště) se Stavědlem 3 (Liberec – Tanvald) bude využito již stávající MOK, s ohledem na definitivní situování dispečerského pracoviště je třeba ověřit a případně doplnit potřebné kabeláže a zařízení.

Je ale třeba počítat s nutností posílení optické trasy mezi budovou ATU Telematika a hlavní budovou ZST Liberec (novým dispečerským pracovištěm). Za tímto účelem je navržen v rámci PS 51-02-51 nový OK 36 vláken.

Místní metalická kabelizace v ZST Chrastava bude řešit rozmístění VTO umístěných u reléových domků atd. Navrhuje se v celém obvodu stanice položit metalické kabely TCEPKPFL 3XN 0,6. Pro propojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení v železniční stanici se použijí optické kabely.

Úprava stávající kabeláže bude spočívat v odstranění stávajících VTO u vjezdových návěstidel a odstranění zbytků kabeláže, pokud by případně překážely výstavbě.

PS 51-02-52 Liberec – Chrastava, přenosový systém

PS 53-02-52 Chrastava – Hrádek nad Nisou, přenosový systém

PS 55-02-11 Regionální dispečerské pracoviště v Liberci

V návaznosti na nově položené optické kabely se vybuduje nový přenosový systém.

Přenosový systém zajistí:

1. Ovládání telefonních zapojovacích pro dálkové ovládání trati z nového dispečerského pracoviště v Liberci.
2. Propojení nových digitálních spojovacích zařízení s ATU.
3. Datovou přenosovou síť typu LAN pro technologická zařízení (EZS, EPS, kamerový systém, DDTS, informační systém pro cestující, dálkové ovládání osvětlení a EOv, TRS, a další).
4. Zajištění všech požadovaných informací pro KAC v Praze.

Poznámka: kamerový systém a záznam hlasové komunikace bude zařazen do kontrolně analytického centra v Praze pouze v případě, že bude v době uvádění do provozu k dispozici telekomunikační propojení mezi Libercem a Prahou po telekomunikační síti SZDC (nikoliv po pronájmu od veřejného operátora).

5. Řídicí pracoviště v Liberci musí mít možnost komunikace se ZST Zittau

D.1.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

PS 50-02-41 RDP Liberec, EZS

PS 50-02-42 RDP Liberec, EPS

Elektrická zabezpečovací signalizace (dále též jen EZS) jako soubor přístrojů, sloužících k preventivní ochraně objektů před napadením nepovolanou osobou tím, že při zaznamenaní neobvyklého stavu (pohyb, infračervené záření, charakteristický zvuk apod.) opticky a akusticky signalizují tuto situaci jako možné místo neoprávněného vniknutí do střežného prostoru, je navržena v obou stanicích i v nově budovaných prostorech RDP Liberec pro všechny rekonstruované prostory určité, dále s možností začlenění pod střežení i dalších (stávajících) prostor, které určí zaměstnanci SZDC. Touto signalizací budou v rámci stavby chráněny i další technologické objekty (reléové domky u přejezdů apod.), kde bude nejspíš nutné zředit samostatné malé ústředny. Provozní stavy z ústředí EZS budou směřovány na nové dispečerské pracoviště v Liberci.

Na RDP Liberec bude zajištěna trvalá služba kvalifikovaných osob. Předpokládáme, že vzhledem k rozsahu nasazené technologie zde bude požadována elektrická požární signalizace. S výhodou bude na tento systém možno přepojit i stávající zařízení, případně zařízení navržená stavbou Rekonstrukce VB Liberec, která se současně připravuje – nutno koordinovat v dalším stupni.

Hlášení požární je nutné zapracovat do příslušné části projektové dokumentace ve vztahu k systému EZS i EPS, resp. dohledu infrastruktury, popř. JPO HZS SZDC (časové pásmo dojezdu). Na JPO HZS SZDC Liberec pak musí být instalován tlustý klient (PC) DDTS s dohledem přes datovou technologickou síť.

PS 52-02-31 ŽST Chrastava, telefonní zapojovač a technologická datová síť

PS 52-02-41 ŽST Chrastava, EZS

PS 52-02-42 ŽST Chrastava, EPS

V obvodu žst Chrastava se navrhuje vybudování IP technologické sítě, která umožní propojení všech sdělovacích systémů, budovaných v rámci této stavby. Součástí sítě bude i zřízení rozvodů pro intranet formou strukturované kabeláže.

Elektro provozovny budou vybaveny IP telefonem.

Součástí technologické datové sítě bude i zřízení přenosové cesty pro dálkové ovládání osvětlení na všech zastávkách.

Bude navržen nový telefonní zapojovač včetně náhradního – IP dotykový terminál. Nový zapojovač bude i na novém dispečerském pracovišti v Liberci (součást stavby Chrastava), také dotykový terminál.

Komunikační část výtahu bude propojena do služební telefonní sítě, řídící do DDTS.

Součástí tohoto PS bude klimatizační jednotka pro sdělovací místnost. Demontáže zařízení budou provedeny v souladu se směrnici SZDC č.42 (Hospodářství s vyzískaným materiálem).

EZS: Platí totéž, co pro RDP Liberec

ASHS: Z požárně bezpečnostního posouzení nevyhází nutnost nasazení tohoto zařízení, proto bylo od jeho návrhu v rámci konferenčního projednání upuštěno.

EPS: Jako náhrada ASHS bylo na konferenčním projednání na návrh OR dohodnuto nasazení systému EPS. Do sítěžení budou zahrnuty pouze technologické prostory stanice. Ustředna se umístí ve sdělovací místnosti a bude zajištěn přenos signálů po technologické datové síti na HZS SZDC. Z požárně bezpečnostního posouzení vyplývá, že v případě poplachu bude vyrozuměna místní HZS a dojezdové časy k zásahu vyhovují.

Veškerá navrhovaná zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky (DDTS ZDC) podle TS 2/2008 ZSE.

D.1.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 50-02-21 RDP Liberec, vybavení pracoviště

PS 51-02-21 Zastávka Machnín, rozhlasové zařízení

PS 51-02-22 Zastávka Machnín - hrád, rozhlasové zařízení

PS 51-02-23 Zastávka Chrastava - Andělská hora, rozhlasové zařízení

PS 52-02-21 ŽST Chrastava, rozhlasové zařízení

PS 52-02-71 ŽST Chrastava, informační systém

PS 52-02-43 ŽST Chrastava, kamerový systém

PS 53-02-21 Zastávka Bílý Kostel nad Nisou, rozhlasové zařízení

PS 53-02-22 Zastávka Chotyně, rozhlasové zařízení

Rozhlasové zařízení s automatickým hlášením a indikací provedení hlášení bude obecně navrženo tak, aby jej bylo možno po dokončení obou staveb ovládat jak z nového dispečerského pracoviště v Liberci, tak z Hrádku nad Nisou.

Liberec

Provozni soubor zahrnuje vybavení nového RDP rozhlasovou ústřednou v IP provedení, kamerového centra a zařízení (racku) pro informační systém pro cestující, včetně veškeré nutné kabelizace a napojení na ostatní systémy.

Zastávky

Na zastávkách se vybuduje samostatná venkovní skříň pro umístění řídicí elektroniky a výkonového bloku 100 W. Předpokládá se zřízení cca 2 ks reproduktoru včetně kabeláže. V rámci elektroniky se předpokládá i se zřízením potřebného switche a výstupu pro osvětlení.

Dodatečný požadavek O14 na instalaci odjezdového monitoru na zastávkách (z důvodu snížení hlukové zátěže) byl na konferenčním projednání odmítnut z finančních důvodů a ponechán k případnému posouzení pro další stupeň dokumentace.

ZST Chrastava

Ve sdělovací místnosti stanice bude umístěna racková skříň pro umístění řídicí elektroniky a výkonového bloku (předběžně 200 W). Předpokládá se zřízení cca 15 ks reproduktoru na stožárcích včetně kabeláže. V rámci elektroniky se předpokládá i se zřízením potřebného switche a výstupu pro dálkové ovládání osvětlení a případných dalších zařízení.

V rámci stavby bude instalováno vizuální informační zařízení v provedení LCD s LED podsvícením. S informačním zařízením je nutné počítat i v podchodu, v Chrastavě bude navrhován nový podchod mimo výpravní budovu (směrnice č. 118).

Součástí informačního systému bude i hodinové zařízení řízené signálem DCF. V rámci stavby bude ve stanici instalován kamerový systém s přenosem obrazu na nové dispečerské pracoviště, případně do Hrádku nad Nisou. Kamery budou sledovat hrany nástupiště, podchod a prostory výtahů (kamera ve výtahu), případně přístup na nástupiště. Návrh bude proveden na bázi IP systému. Navržený systém dále musí v každém případě poskytovat informace o poruchách do systému DDTS.

D.1.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)**PS 51-02-81 Liberec – Chrastava, úprava TRS****PS 52-02-13 ZST Chrastava, úprava MRS****PS 53-02-81 Chrastava – Hrádek nad Nisou, úprava TRS**

V mezinárodním úseku Liberec – Hrádek nad Nisou je v provozu stávající traťový rádiový systém TRS. Rádiový systém TRS zůstane zachován a bude upraven pro dispečerský řízenou trať (v současnosti je místní ovládání). Obdobně bude nutné upravit i analogové místní rádiové síť.

TRS

V Liberci budou vybudovány nové základnové radio stanice včetně jejich ovládání v RDP Liberec. Bude zajištěn přenos signálů na obou frekvencích do potřebných míst trati. V mezinárodních úsecích jsou stávající vysílače TRS. Ty je nutné upravit pro dálkové ovládání z RDP Liberec.

Vzhledem k tomu, že v ZST Hrádek nad Nisou vznikne záložní pracoviště (ZP), jak uvádí dokumentace, je nutné, aby ovládání rádiové sítě č. 71 základního rádiového spojení přes stávající ovládací skříňku TRS s dispečerským oprařeváním bylo umožněno jak výpravnímu v ZST Liberec, tak ZP v ZST Hrádek nad Nisou. Protože je nutné v ZST Hrádek nad Nisou navrhnout převaděč analog/digital a zaimplementovat do dotykového terminálu výpravního RDP Liberec a ZP Hrádek nad Nisou.

MRS

Požaduje se zachování stávajících místních rádiových sítí. Z uvedeného důvodu je navržen nový blok základnových radio stanice na bázi IP technologie. Posoudí se dostatečnost a směřování stávajících anténních systémů. Rádiové spojení MRS bude v provedení IP v ZST Hrádek nad Nisou i ZST Chrastava opět s možností ovládání jak ze ZST Liberec, tak ZP Hrádek nad Nisou (pro možnost udržby infrastruktury na budoucí trati DOZ).

V rámci tohoto PS bude nutné upravit i stávající hromosvody na obou staničních budovách s ohledem na nutnou výšku anténních systémů, které podle provedeného místního šetření nevyhovují normám a nezajišťují dostatečnou ochranu systému, s tím souvisí i nutná úprava uzemnění radio stanice.

D.1.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení**PS 52-02-91 ŽST Chrastava, DDTS + integrační koncentrátor**

Předpokládá se zřízení integračního koncentrátoru (InK) a zařízení v rozsahu příslušné směrnice TS 2/2008-ZSE (v aktuálním znění). Budou integrovány všechny systémy dle této směrnice včetně venkovních skříní s klimatizací, dálkové ovládání osvětlení, diagnostika výtahů (vč. kabelizace) dle předpisu S10 včetně dálkového ovládání výtahu dle tohoto předpisu z prostředí DDTS (vč. kabelizace). Stavební místnost budou vybaveny klimatizací s pokročilou diagnostikou poruch a přenosem do DDTS.

Na přejezdech je nutné počítat do každého PZS domku s 1 párem metalického vedení navíc pro každý objekt do nejbližší žst s InK pro zapracování dveřních kontaktů do DDTS.

D.1.3. Silnoproudá technologie včetně DRT**D.1.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení****PS 52-03-91 ŽST Chrastava, NNZ (dieselažregát)**

Jako záložní zdroj pro napájení technologických zařízení, při případném výpadku napájení bude sloužit dieselažregát, který bude umístěn v samostatné místnosti ve stávající výpravní budově, v rekonstruovaných prostorech.

D.1.4 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory**D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory****PS 52-04-11 ŽST Chrastava, výtahy k přístupu na nástupiště**

Pro přístup osob se sníženou pohyblivostí a orientací budou na nástupiště zřízeny celkem 2 výtahy, tedy technologie samoobslužných výtahů. Požadované vnitřní světlo rozměry jsou 2100mm x 1100mm x výška 2100mm. Výtahy budou průchozí s posuvnými dveřmi, rychlost 1m/s, nosnost 13 osob. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dorozumivací zařízení z výtahu bude součástí dodávky výtahu, nouzové signály z výtahů budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky.

D.2 Stavební část**D.2.1 Inženýrské objekty****D.2.1.1 Železniční svršek a spodek****SO 52-10-01 ŽST Chrastava, železniční svršek****SO 52-11-01 ŽST Chrastava, železniční spodek****Železniční svršek**

Předmětem řešení objektu železničního svršku je obecně rekonstrukce stávajícího svršku, úprava geometrické polohy kolejí za účelem zlepšení geometrických parametrů koleje, změny v uspořádání kolejí pro splnění požadavků zadání stavby a plánovaných dopravních funkcí stanice.

V daném SO železničního svršku je řešena rekonstrukce kolejí a změna konfigurace stanice s těmito cíli:

- Vybudování vnějšího nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u hlavní koleje s přímou vazbou na VB a zastávku autobusu vedle VB.

- Vybudování ostrovního nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u předjízdne koleje pro umožnění rychlého křížování vlaků. Nástupiště bude přístupné podchodem z prostoru od VB od zastávky autobusů a nově z oblasti za nádražím.
- Zvýšení rychlosti v hlavní a předjízdne koleji pro zrychlení křížování.
- Na mostě ev. km 10,650 umožnit návrh konstrukce s průběžným štěrkovým ložem.
- Dosazení alespoň v jedné dopravní koleji užitečné délky pro vlaky nákladní dopravy 500 m. V manipulačních kolejích u ramp a nakládkové plochy dosáhnout v součtu užitečnou délku 500 m.
- Maximálně zjednodušit konstrukce zhlaví oproti stávajícímu stavu.

Návrh řešení konstrukce železničního svršku se navrhuje od km 9,825 370, kde začíná směrův a výšková úprava a samotná rekonstrukce kolejového roštu od km 9,875 370.

Konec objektu je v km 11,350 793, kde končí směrův a výšková úprava koleje a samotná rekonstrukce kolejového roštu pak končí v km 11,300 793.

V rámci úpravy stanice se upravuje vedení koleje č. 1 tak, aby se zvýšila rychlost na průjezdu stanicí a omezil počet jízd do odbočky oproti stávajícímu stavu. Nově se v hlavní koleji navrhuje rychlost 80 km/h a to zejména z důvodu optimálního řešení obou obloukových zhlaví z hlediska provozuschopnosti (omezení D a I) a reálné využitelnosti rychlosti všech zastavujících a rozjíždějících vlaků.

Z důvodu dosažení užitečné délky 500 m v alespoň jedné dopravní koleji pro potřeby AČR se navrhuje krajní vyhybka na libereckém zhlaví bezprostředně za koncem přechodnice a za mostem ev. km 9,924 do oblouku o poloměru 480 m v převýšení 70 mm. Směrův oblouk na libereckém zhlaví v hlavní koleji je složen z dvou poloměrů 480/500 m tak, aby pro odbočení do vlečky a manipulačních kolejí sude skupiny mohly být použity vyhybky v základním tvaru 1:12-500, které jsou vloženy před a za mostem ev. km 10,152 přes Lužickou Nisu. Těsně za přechodnicí směrův oblouk navazuje vyhybka pro odbočení do předjízdne koleje č. 3 pro rychlost 80 km/h, která umožní rychlé křížování bez omezení rychlosti na vjezdu. Nově jsou do libereckého zhlaví zapojeny manipulační koleje č. 2, 4 a 6. Koleje č. 4 a 6 jsou navázány do stávajícího stavu k čelním rampám. Koleje č. 2 je zřízena nově náhradou za zrušenou stávající koleje č. 4, v jejíž stávající poloze bude umístěno vnější nástupiště před VB. Stávající koleje č. 6 bude zrušena bez náhrady.

Takto navržené manipulační koleje poskytnou adekvátní odstavňovou kapacitu odpovídající stávajícímu stavu a potřebám ND a zejména AČR.

Na hrádeckém zhlaví je koleje č. 3 napojena do hlavní koleje až za mostem ev. km 10,650, aby byla dosažena požadovaná délka nástupní hrany 110 m a také rychlost 80 km/h. Vyhybka je umístěna v oblouku o poloměru 706,151 m a převýšení 80 mm. Do koleje č. 3 je zapojena koleje č. 5 v přímě. Oblouk na hrádeckém zhlaví je složený ze tří poloměrů 425/706,151/444 m shodného převýšení 80 mm.

Na začátku a konci úprav je směrův řešení napojeno na projekt PPK TV 0941.

V novém návrhu kolejiště byly upraveny osové vzdálenosti tak, aby byla splněna min. požadovaná hodnota 4750 mm s výjimkou koleje č. 4 a 6, které navazují na stávající čelní rampu, a zachovává se v nich osová vzdálenost 4500 mm.

Na libereckém zhlaví byla upravena stávající osová vzdálenost na mostě ev. km 10,152 na min. 4750 mm zveřejněna o rozšíření z rozdílných převýšení na celkových 4850 mm.

Osová vzdálenost mezi koleji č. 3 a 5 byla navržena na 1000 mm pro vytvoření dostatečného prostoru na ostrovním nástupišti pro výstup z podchodu a výtah v místě směrův oblouku v koleji č. 5 o poloměru 300 m.

Mezi koleji č. 1 a 2 byla navržena osová vzdálenost 8500 mm pro vytvoření prostoru pro umístění vnějšího nástupiště s přihlédnutím k tomu, že u koleje č. 2 v blízkosti nástupiště může probíhat nakládka. Kolejový rošt v dopravních kolejích a v přípojných polích nových vyhybek se v celém rozsahu prací navrhuje nový. Navrhují se kolejnice tvaru 49E1 na betonových prázcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním dl. 2,6 m v rozdělení „c“.

V manipulačních kolejích se navrhuje použít výzisk ze stavby. V tomto stupni se uvažuje s využitím kolejníc S49 a prázců SB8 z trati. Pokud bude vyžadován materiál nedostatek, použije se nový shodných charakteristik jako pro dopravní koleje.

Všechny vyhybky budou vzhledem k navrženým tvarům nové 2. generace svršku 49E1 s čelistovými závěry, s pružným podkladnicovým upevněním na betonových prázcích, se srdcovkou s kovovým tepelně zpracovaným hrotem klínu a nadvyšeny překovými křidlovými kolejnici tepelně zpracovanými v

oblasti přechodu kola z křídlové kolejnice na hrot klínu a naopak (SK). V hlavní koleji a předjízděné koleji budou výhybky vybaveny žlabovými pražci. V pravdělně pojížděných směrech do odbočky a u obloukových výhybek budou pojížděné plochy zpevněné perlitizací.

Kolejnice a výhybky budou v celé stanici v rozsahu úprav svareny do bezстыkové koleje dle předpisu S3/2 a napojeny na BK v navazujících traťových úsecích.

V souladu s TKP kapitola 8 se provede v rámci stavby úprava pojížděných ploch kolejnic broušením nebo třezováním v hlavních kolejích.

Kolejové lože bude v celém prostoru stanice zapuštěné. Na obou zhlavích bude zapuštěné lože vymezené krajními výhybkami s přesahem 5 m směrem do trati.

V traťových úsecích vně stanici bude kolejové lože otevřené. V oblouku za stanicí bude z důvodu navrženého poloměru směrového oblouku rozšířené a nadvýšné dle předpisu S3/2.

Kolejové lože bude min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce pro traťové a staniční hlavní a předjízděné koleje s betonovými pražci. Pro ostatní staniční koleje s betonovými pražci bude min. tloušťky 300 mm od ložné plochy pražce a ve vícece min. tloušťky 250 mm od ložné plochy pražce.

Kolejové lože se navrhuje z nového a recyklovaneho materiálu.

Stávající kolejové lože bude odtěženo. Těžení lože proběhne jen v kolejích, kde proběhnou následně sanační práce na železničním spodku. Vytěžené kolejové lože bude recyklováno na recyklační základně zřízené v rámci stavby.

Další část kolejového lože se zřetelným znečištěním ropnými látkami z výhybek, míst stání lokomotiv je navrženo dle doporučení průzkumnu kontaminace přednostně odtěžit před zahájením odtěžování kolejového lože a uložit na skládce jako nebezpečný odpad bez dalších úprav.

Železniční spodek

Navrh řešení rekonstrukce železničního spodku se navrhuje v rozsahu rekonstrukce železničního svršku od km 9,875 do km 11,301.

Hlavní náplní tohoto objektu je zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a zesílených konstrukcí pražcového podloží v místě přechodu na mostní objekty, rozšíření zemního tělesa v nevyhovujících místech a vybudování nového odvodňovacího systému tělesa železničního spodku.

Z důvodu zrušení stávající manipulační koleje č. 4 a její nahrazení kusou kolejí č. 2 v nové poloze podél nakládkové a vykládkové plochy, je součástí železničního spodku úprava hrany této plochy. Vzhledem k tomu, že nová kolej č. 2 je v kolizi se stávající rampou u stávající koleje č. 4, bude v rámci železničního spodku rampa zbourána. V místě odstraněné rampy bude prodloužena nakládková a vykládková plocha a provedeno její zpevnění.

I přes to, že se stanicí navrhuje zdvih nivelety a únosnosti jsou převážně vyhovující (nejmenší hodnota 28 MPa), navahuje se všude realizovat podkladní vrstvu ze šterkodrti v min. tl. 150 mm. Ta zajišťí homogenitu na úrovni pláň tělesa železničního spodku i v místech příčných posunů kolejí a zajišťí funkční odvodnění sražkových vod k odvodňovacímu zařízení, mimo manipulační koleje, kde se navrhuje plošné zasakování.

U mostních objektů jsou navrženy přechody ze zemního tělesa na mosty zesílenou konstrukcí pražcového podloží podle konstrukčních požadavků předpisu S4. Všude se navrhuje jednotná konstrukce odpovídající požadovanému minimu dle předpisu S4 tj. podkladní vrstva ze šterkodrti v tl. 500 mm.

Odvodňovací zařízení železničního spodku je navrženo podle obecných zásad vzorového listu Z3.

Odvodnění se na zhlavích navrhuje odřezem na svah. Kolejistič stanice je odvodněno trati-vodním systémem.

V manipulačních kolejích se navrhuje vzhledem k jejich významu a provoznímu zatížení plošné zasakování přímo v koleji.

Vyústění trativodu se vzhledem k omezeným možnostem vyústění na terén příp. do vodoteče nebo kanalizací navrhuje pouze do vsakovacích objektů.

Vsakovací objekty se vzhledem k předpokládanému malému množství vody navrhuji jako vsakovací jímky dle Z 3.5 ze studijních skruží DN 1500 v řešení pro středně propustné podloží.

V několika místech stanice je z důvodu směrových úprav polohy kolejí a zejména zdvihů nivelety nutné provést opatření pro rozšíření stávajícího drážního tělesa. Rozšíření se navrhuje pomocí přispěvků nebo pomocí gabionů na hraně svahu.

Největší přispěvák je před mostem ev. km 10,152. Z důvodu zdvihu nivelety koleje na mostě ev. km 10,152 přes Lužickou Nisu je potřeba rozšířit zemní těleso vpravo před tímto mostem. Rozšíření se navrhuje od km 10,043 až k mostu ev. km 10,152 tj. do km 10,123. Rozšíření se navrhuje přispěvkem a jejím opěvněním proti Q100. Délka rozšíření je 85,0 m, výška přispěvků je cca od 2 do 3 m.

SO 52-15-01 ZST Chrastava, výstroj a značení trati

Objekt řeší rozmístění staničnicků, rychlostníků a sklonovníků. Instalace orientačního systému a tabulí s názvem stanice na nástupišti je součástí samostatného stavebního objektu.

Před a za stanicí budou kamenné (železobetonové) staničnický umístěny do polohy rovnající se vždy přesně hodnotě lichého hektometru staničení tratě z vnější strany tratě vlevo. Staničnický tabulové se umístí na samostatných sloupcích vpravo tratě v poloze odpovídající hodnotě sudého hektometru. V prostoru staničních kolejí mimo zhlaví se navrhuje z důvodu přehlednosti použít pouze kamenné (železobetonové) staničnický umístěné mezi koleji č. 1 a 3 nebo 1 a 5.

Vzhledem k tomu, že stávající rychlost před stanicí je 100 km/h a ve stanicí 60 km/h a za stanicí je 80 km/h osadí se nově rychlostník 80 km/h v km 9,875 ve směru na Hrádek a rychlostník 100 km/h v opačném směru. Především 8 ve směru na Hrádek bude osazen v km 9,175.

V lomech sklonů se sklonem vyšším než 5‰, se umístí sklonovníky tj. v km 9,789, 10,260, 10,669, 10,734, 10,985, 11,416. Sklonovníky v trati mimo rozsah úprav jsou vztaheny k nejbližšímu sklonovníku dle projektu PPK.

D.2.1.2 Nástupišť

SO 52-14-01 ZST Chrastava, nástupišť

V souvislosti s celkovou změnou konfigurace stanice se dle požadavků zadání navrhuje nové jedno vnější nástupišť u hlavní koleje č. 1 přístupné od VB a zastávky vedle VB a jedno ostrovní nástupišť u koleji č. 3 a 5, které bude bezbariérově přístupné podchodem, z obou stran kolejiště.

Nové vnější nástupišť č. 1 u koleje č. 1 je situováno celé v přímě v km 10,455 – 10,564 a navrhuje se délky 110 m. Šířka nástupišť bude 3,0 m. Přístup na nástupišť je přímo od autobusové zastávky vedle VB a od VB. V prostoru vedle VB bude také umístěn vstup do podchodu na ostrovní nástupišť. Výškové řešení v koleji č. 1 neumožňuje přímě výškové navázání na zpevněné plochy kolem VB, proto se podél nenástupní hrany nástupišť navrhuje v úseku od začátku nástupišť až k přístupovému chodníku opětná zídka se zábradlím a dále pak svah. Přístup na nástupišť bude schody a přístupovým chodníkem šírky od autobusové zastávky pro zajištění bezbariérového přístupu. Dále se doplňuje na konci nástupišť schodiště pro přístup od nového chodníku podél severní strany VB. Vstup do podchodu a výtahu bude z úrovně plochy kolem VB.

Nové ostrovní nástupišť č. 2 v km 10,413 – 10,523 je u koleje č. 3 situováno celé v přímě a u koleje č. 5 v přímě a částečně v oblouku o poloměru 300 m. Nástupišť bude šířky 6,64 m a na severním konci šířky 4,3 m. Délka nástupních hran je u obou kolejí shodně 110 m pro potřeby osobní dopravy. Přístup na nástupišť je přímo od VB a autobusového terminálu pod-chodem, který bude vybaven schodištěm a pro zajištění bezbariérového přístupu též výtahem.

Obě nová nástupišť budou s výškou hrany 550 mm nad TK. Hrana nástupišť bude ve vzdálenosti 1,67 m od koleje č. 1 a ve vzdálenosti 1,68 m od koleje č. 3 a 5 z důvodu směrového oblouku zasahujícího do nástupišť v kol. č. 5 a směrového oblouku v blízkosti nástupišť v kol. č. 3.

Na nástupištiích dojde k osazení nového mobilního nástupištiše, který bude tvořen odpadkovými koši (směsně i na tříděný odpad), boxy na posyp, lavičkami s područkami a vitrinami.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 51-20-01 ***Zelezniční most v ev. km 9,924 – demolice***

Stavající most bude odstrojen (kolejový svršek, římsy, vybavení mostu) a zásyp klenby bude odštěpen. Následně bude provedena kompletní demolice klenbovního pásu a částečná demolice mostních opěr a křidel. Následně bude zbylá konstrukce zasypana po úroveň zemní planě. Zemina bude zhutněna a zemní těleso bude skloně svahů navazovat na okolní zemní těleso trati.

SO 52-20-01 Most ev. km 10,152

Stávající most je dvoukolejný klenbový o třech polích. Most převádí železniční trať přes vodotěč Lužická Nisa. V rámci rekonstrukce se předpokládá rozšíření mostu pomocí nasazení desky. Stávající nosná konstrukce a spodní stavba bude zachována a sanována. Zásyp konstrukce bude kompletně odstraněn a nahrazen mezerovitým betonem. Popravní zídky budou ubourány a doplněny o úložné prahy. Na most bude nabetonována železobetonová nasazená deska šířky 10,17 m a průměrně výšky. Deska bude od původní klenby dilatována.

SO 52-20-02 Železniční most v ev. km 10,216 – demolice

Stavající most převádí tříkolejnou trať. Je tvořen segmentovou klenbou z lomového kamene. V rámci rekonstrukce zst. Chrástava je navržena jeho demolice. Plynovod, který v současnosti vede pod mostem bude před demolicí přeložen. Stavající most bude odstrojen (kolejový svršek, římsy, vybavení mostu) a zásyp klenby bude odtěžen. Následně bude provedena kompletní demolice klenbovního pásu a částečná demolice mostních opěr a křidel. Následně bude zbyla konstrukce zasypana po úroveň zemní pláně. Zemina bude zhutněna a zemní těleso bude svými skloný svažů navazovat na navazující těleso trati.

SO 52-20-03 ***Železniční most v ev. km 10,504, podchod***

V rámci rekonstrukce ZST Chrastava dojde k výstavbě nového podchodu, který propojí první a druhé nástupiště s autobusovým nádražím. Podchod bude vyústěn do průmyslové zóny, kde bude chodníkem připojený k místní komunikaci. Bezbariérový přístup na obě nástupiště bude zajištěn dvěma výtahy.

Podchod je navržen jako železobetonový rámový s průběžným kolejovým ložem. Volná šířka podchodu je 3,0 m. Je splněna min. podchodná výška 2,5 m. Oba výstupy jsou vybaveny schodištěm a výtahem. Schodiště na ostrovním nástupišti je navrženo v šířce 1,80 m se šířkou 1,60 m mezi madly. Výtahová šachta je rozměrově navržena tak, aby do ní možné bylo osadit výtahovou kabínu typu C o půdorysnych rozměrech 1200/2100 mm. Výtah bude nepřechozí. Schodiště u nástupišti 1 a autobusového nadraží je navrženo v šířce 2,50 m a šířce mezi madly 2,30 m. Výtahová šachta je navržena o stejných vnitřních

rozměrech jako na ostrovním nástupišti. Zde je navrženo osazení výtahové kabiny typu C o půdorysných rozměrech 1200/2100. Výtah je zde navržen jako průchozí, aby mohl navázat na přístupový chodník k prvnímu nástupišti.

SO 52-20-04 Železniční most v ev. km 10,543, demolice podchodu

Vzhledem ke změně konfigurace a režimu nástupišť bude podchod zdemolován a nahrazen novým - viz SO 52-20-03. Stávající podchod bude odstrojen (vybavení, podlahy, schodišťové bloky, zábradlí, elektroinstalace), ve stávající podlaže bude provedena drenážní rýha, která bude vyplněna šetrkem. Zbylá podlaha bude vyspádována do drenážní rýhy pomocí spádového betonu. Následně bude provedena kompletní demolice mostovky podchodu a částečná demolice stěn podchodu. Stěny budou zdemolovány minimálně 1,5 m pod úroveň temene kolejnice nových kolejí. Následně bude podchod oddělen od stávající výpravní budovy. Otvor do výpravní budovy bude dozděn a zajišťován. Hydroizolace bude napojena na systém hydroizolace podlahy výpravní budovy. Prostor schodiště ve výpravní budově bude zalit betonem. Prostor podchodu pod nástupišti a kolejemi bude vyplněn zhutněnou zemínou. V rámci demolice podchodu bude provedena i demolice nástupišť a přístřešků na nástupišti.

SO 52-20-05 Most ev. km 10,650

V rámci rekonstrukce dojde ke snesení stávající ocelové nosné konstrukce, demolici uložených prahů a přechodových oblastí. Ocelová nosná konstrukce bude nahrazena novou ocelovou nosnou konstrukcí z tlustostěnných plechů (s extrémně stlačenou výškou). Nosná konstrukce bude uložena na nové železobetonové uložné prahy. V rámci rekonstrukce bude provedeny nové přechodové oblasti včetně zhotovení uhlavé opěrné zdi z prefabrikovaných dílců. Spodní stavba bude zachována a sanována. Volná výška podjezdu bude v novém stavu vyhovovat výšce požadovanou normou ČSN 73 6201 pro místní komunikace (4,20 + 0,15 m rezervy). Světlost mostního otvoru se nezmění.

SO 53-20-01 Most ev. km 11,026

Železniční most se nachází v intravilánu obce Chrástava. Most překonává vodoteč Lužická Nisa. Konstrukčně se jedná o kamennou segmentovou klenbu o dvou polích. V rámci rekonstrukce dojde k sanaci stávající spodní stavby, nosné konstrukce a poprsních zdí. Zásyp konstrukce bude částečně odstraněn a nahrazen cementovou stabilizací. Následně bude proveden nový systém vodotěsné izolace. Poprsní zídky budou sanovány a římsové kamenný budou rozebrány, sanovány a následně opět osazeny na poprsní zídky.

SO 55-20-01 Přechody kabelových tras přes stávající mostní objekty

Tento stavební objekt řeší přechod kabelových tras přes stávající mostní objekty, které nejsou určeny v rámci stavby k rekonstrukci.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

Tato část dokumentace řeší přeložku stávajícího vedení veřejného osvětlení (VO) v majetku města Chrástava. Stávající kabely propojují stávající svítidla VO v prostoru před nádražní budovou železniční stanice Chrástava. V rámci rekonstrukce přístupových komunikací před nádražní budovou budou demonstovány stávající stožáry VO a nahrazeny novými.

SO 52-54-01 ZST Chrástava, přeložka a úprava VO

Návrh přeložky zemních kabelových vedení VO vychází z předpokládané rekonstrukce přístupových komunikací před nádražní budovou. Stavbou budou dotčeny stávající kabely VO v majetku města Chrástava. Stávající kabely jsou uloženy v tělese chodníku a jsou v přímé kolizi s rekonstruovanými

podzemními sítěmi a následnou rekonstrukcí přístupových komunikací. Na svorkovnicích sousedních stožárů, které leží mimo připravovanou stavbu, budou stávající zemní kabely VO na obou stranách hraniče stavby odpojeny. Nové zemní kabely VO budou uloženy v prostoru stavby až po dokončení rekonstrukce ostatních podzemních sítí a uloženy dle ČSN 73 6005.

D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

D.2.1.6.2 Potrubní vedení (kanalizace)

Výpravní budova - splaškové vody

Rozsah rekonstrukce stávající výpravní budovy nebude mít vliv na vnitřní a venkovní rozvody splaškové kanalizace. V rámci rekonstrukce budovy v r. 2005 byla provedena i rekonstrukce přípojky splaškové kanalizace.

V rámci nové částeční rekonstrukce výpravní budovy budou instalovány klimatizace do všech prostor pro cestující veřejnost. Odvod kondenzátu z klimatizací bude napojen přes zápachovou uzávěr do stávajících svodů splaškové kanalizace.

SO 52-50-01 ZST Chrastava, dešťová kanalizace

V rámci provádění 1. a 2. nástupiště bude provedena nová dešťová kanalizace, která bude odvádět srážkové vody ze střech výpravní budovy, ze zastřešení nástupiště a přečerpávané vody z nové budované podchodu.

Dešťová kanalizace D1 a D1-1 bude vedena pod zpevněnou plochou podél výpravní budovy a bude napojena do stávající dešťové kanalizace před hlavním vstupem do výpravní budovy. V místě napojení bude vybudována na stávajícím potrubí nová revizní šachta. Do nové dešťové kanalizace D1, D1-1 budou přepojeny všechny stávající dešťové svody výpravní budovy a bude napojeno nové odvodnění zastřešení nástupiště a podchodu.

Dešťová kanalizace D1-2 bude z části vedena pod 2. nástupištěm s křížením kolejového prostoru, následně bude vedena pod zpevněnou plochou podél podchodu a bude napojena do nové dešťové kanalizace D1. Do kanalizace D1-2 bude napojeno nové odvodnění zastřešení nástupiště a podchodu.

Kanalizace pod kolejovým prostorem bude uložena do chráničky v délce cca 13 m.

Stoka "D1" je navržena z plastového potrubí DN250 SN12 délky 112 m.

Stoka "D1-1" je navržena z plastového potrubí DN250 SN12 délky 34 m.

Stoka "D1-2" je navržena z plastového potrubí DN250 SN12 délky 60 m.

Čerpání srážkových vod z podchodu

Nový podchod bude odvodněn liniovými žlaby, které budou napojeny do dvou sběrných jímek umístěných pod vstupem do výtahu.

Do čerpací jímky bude osazeno ponorné drenážní (kalové) čerpadlo. Výtlačné potrubí bude z jímky vyvedeno v připravené nícě v betonové konstrukci až nad konstrukci podchodu a bude napojeno do revizní šachty dešťové kanalizace vedené podél nástupiště.

Výtlačné potrubí pro čerpací jímku ČS1 je navrženo z plastového potrubí PE100 d63x5,8 mm SDR11 (DN50, PN16) délky 11 m (celková délka včetně svislé části je 17 m).

Výtlačné potrubí pro čerpací jímku ČS2 je navrženo z plastového potrubí PE100 d63x5,8 mm SDR11 (DN50, PN16) délky 7 m (celková délka včetně svislé části je 13 m).

Čerpací jímka bude také vybavena ultrazvukovým měřením hladiny v součinnosti s řídicí jednotkou čerpadla (spínací a vypínací hladina, max. hladina – alarm, signalizace). Řídicí jednotka se signalizací chodu a poruchy čerpadla bude umístěna ve výpravní budově. K čerpadlům bude nutné zabezpečit přívod elektrické energie a ovládací kabely.

Odvodnění nástupišť

Dešťové vody ze zastřešení nástupišť a z odvodňovacích žlabů budou odvedeny do navržené dešťové kanalizace D1 resp. D1-2. Dešťové vody z nástupišť budou příčným sklonem odvedeny do drenážního systému železničního spodu.

Odvodnění železničního svršku a spodu

Dle rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude provedena rekonstrukce železničního spodu včetně jejího odvodnění trativodním systémem. Trativodní systém je součástí části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek.

Vsakovací objekt VRN1

Před vstupem do nové navržené podchodu v ŽST Chrastava je navržen odvodňovací žlab pro odvádění srážkových vod ze zpevněné plochy před podchodem. Odvodňovací žlab bude napojen do navrženého vsakovacího objektu v přílehlé zatravněné ploše. Do vsakovacího objektu s retenčním objemem 4,0 m³ a s rozměry 5,5 x 2,0 x 0,4 m bude proveden z plastových vsakovacích boxů v hloubce cca 1,0 m. V okolí se předpokládá vyskyt podzemní vody s ustálenou výškou hladiny cca 1,5 – 2 m p.t.

D.2.1.6.2 Potrubní vedení (plyn)

SO 52-52-01 ŽST Chrastava, přeložka plynového vedení STL (most v ev. km 10,216)

Bude provedena přeložka plynovodu ve vlastnictví GasNet, s.r.o. V místě demolovaného propustku dojde k vyčištění plynovodního potrubí a provedení nové přeložky mimo stávající objekt demolovaného propustku.

Bude proveden nový STL úsek plynovodu dn110 v délce 88,10m vedený příčně pod železniční protlakem s krytím chřánickými min. 1,5m od pláň železničního spodu v odlišné trase, kde je možné provést protlak. Přeložka plynovodu bude propojena na obou stranách železnice na stávající plynovod dn110 a to vždy při obousměrném stoplování s ochozem bez odstávky při neseném tlaku 300 kPa. Propoj bude pomocí elektrotvarovky na obou koncích měněného úseku.

Z místa napojení v travnatém pozemku trasa jde trasa o délce 13,29m rovně podél železniční trati, kde je svedena protlakem v krytí chřánickými min. 2,5 m pod niveletou železnice. Bude proveden řízený protlak s chřánickou v délce cca 45,8m, která bude na obou koncích osazena číchačkou vývodem do sloupku a do poklopu.

Chřánicka s číchačkou bude v délce 33m vedena pod železniční. Startovací jáma bude situována na travnatém pozemku sousedícím s železniční, cílová jáma bude situována na pozemku společnosti KONTAKT s.r.o., takéž sousedícím s železniční. U propoje na pozemku č.320/4 mezi objekty č.245 a č.350, budou dvě sondy k odhalení IS (odhalené síť budou vyváženy nebo podepřeny tak, aby nebránily stavbě plynovodního potrubí). Za protlakem bude potrubí výškově a směrově vyetážováno do trasy plynovodního plynovodu a propojeno na něj pomocí elektrotvarovky dn110.

Stávající potrubí plynovodu v odstaveném úseku bude odpojeno, odplyněno, vyjmuta a zaslepeno víčky dn110.

Nový STL plynovod (středotlaký – 300kPa) bude z materiálu PE100RC.

D.2.1.8 Pozemní komunikace**SO 52-30-01 Úpravy stávajících komunikací (před a po stavbě)**

Objekt zahrnuje nezbytné práce na stávající silniční síti k zabezpečení provozu na těchto komunikacích a jejich provozování v řádném technickém stavu během i po ukončení stavebních prací. Dopravní trasy pro přesun stavebního materiálu zahrnují existující stávající místní a účelové komunikace a silnice I., II., resp. III. třídy a místní komunikace především ve městech Chrastava a Hrádek nad Nisou, příp. u jednotlivých zemí, resp. skládek odpadu ze stavby.

Pro účely SO 52-30-01 se počítá s opravami stávajících silnic III. třídy a místních komunikací, a to na komunikacích, které vedou z prostor stavení na komunikaci vyšších tříd. S úpravami silnic I. a II. třídy tento SO nepočítá, jelikož se předpokládá, že jejich stav bude vzhledem k jejich významu uspokojivý a že poměr vyvolané stavební dopravy k jejich celkovému zatížení bude zanedbatelný. Stejně tak není uvažováno s úpravami místních komunikací u jednotlivých zemí, resp. skládek, neboť i zde je předpoklad, že do těchto objektů je běžně směřována doprava odpovídající obdobnému zatížení. Součástí objektu je i vybudování provizorních stavenišť komunikací s napojením na stávající komunikace.

SO 52-30-02 ZST Chrastava, přístupové komunikace (SZDC, s.o.)**SO 52-30-03 ZST Chrastava, přístupové komunikace (město)**

V souvislosti s celkovou změnou konfigurace stanice se dle požadavků zadání navrhuje nově jedno vnější stavení u hlavní koleje č. 1 přístupné od VB a zastávky vedle VB a jedno ostrovní stavení u koleji č. 3 a 5, které bude bezbariérově přístupné podchodem, z obou stran kolejiště.

V rámci úprav zpevněných ploch kolem VB se uvažuje se zřízením nového krytu vlevo od VB v prostoru autobusové zastávky, který bude potřeba obnovit a výškově upravit po stavbě podchodu. Dále se zřídí nový chodník před VB pro napojení stávajících vstupu do VB a také propojení na nový chodník z ul. U Nisy podél severní stany VB.

Přístupové chodníky a zpevněné plochy mimo nástupiště budou z dlažby stejných charakteristik, jako dlažba na vnějším nástupišti. Chodníky budou rovněž doplněny prvky pro bezpečný pohyb nevidomých dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. Minimální šířka chodníku je navržena 2,0 m.

Dlažďený kryt na vnějším nástupišti a přístupových chodnicích včetně úprav zpevněné plochy vedle VB bude z důvodu možné strojní údržby v zimním období navržen v dimenzích pro ob-časný pojezd techniky.

Odvodnění plochy vlevo VB bude dle stávajícího stavu tj. do uliční vpusti. Pouze v krátkém úseku před rampou, mezi rampou a VB bude zřízen odvodňovací žlábek, aby voda z chodníku a rampy netekla koncentrovane do zpevněné plochy vedle VB. Žlábký budou rovněž umístěny před vstup do podchodu a výtahu. Žlábký budou zaústěny do kanalizace vedoucí od VB. V úseku za koncem rampy až do konce nástupiště je navrženo odvodnění do vsakovacího žebra za patou svahu.

Dále dojde ke zpětnému osazení demontovaného mobilního výtahu VB po výstavbě podchodu tj. čekarenského přístřešku, vývěsky, odpadkového koše na tříděný odpad a směsný odpad a stojanu na kola. Rozhraní objektů mezi přístupovými komunikacemi SZDC s.o. a města bude dle vlastnictví pozemků pod nimi.

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

SO 52-61-01 ZST Chrastava, rekonstrukce výpravní budovy

Výpravní budova (VB) ZST Chrastava se nachází na stavební parcele p.č. 118, k.ú. Dolní Chrastava, je ve správě a vlastnictví SZDC, s.o.

Původní stavba VB, která pochází z roku cca 1905, je dvoupodlažní s částečným podsklepením a půdou pod valbovou a ve střední části sedlovou střechou. Přístavba severního křídla budovy je jednopodlažní, nepodsklepená, opatřená sedlovou střechou. VB je zděná stavba. Zdivo je smíšené: kámen a cihla. Prostory v 1. NP slouží provozu dráhy a komerčním účelům. Ve 2. NP jsou umístěny byty. VB je s ostrovním nástupištěm komunikacně propojena podchodem. Podchod je z VB přístupný z prostoru vestibulu schodištěm. VB je po opravě před cca 7-1 lety v celkově dobrém stavebně technickém stavu.

Rekonstrukce VB bude provedena v severním křídle VB a v prostoru vestibulu a přílehlých veřejných WC.

Rekonstrukce technologických místností proběhne v severním křídle VB. Místnosti mají světlou výšku 3,55m. Ze stávající chodby se bude vstupovat do nových místností: dopravní kanceláře, odtud do stávedlové ústředny a sdělovací místnosti. Do rozvodny nn se bude vstupovat ze severního štítu stavby. V rámci rekonstrukce budou provedeny demontáže a bourací práce. Bude vybudována nová konstrukce podlahy včetně kabelových kanálů, vyzděny některé nové příčky, osazený výplně dveřních otvorů. Stávající zdivo prostoru technologických místností bude od vysoké vlhkosti podlaží izolováno vodotěsnými chemickými clonami. Vně budovy budou vybudovány vstupní kabelové šachty. Technologické místnosti budou samostatně klimatizovány. Kondenzát bude sveden do stávající dešťové kanalizace.

Rekonstrukce prostor pro cestující proběhne v místnostech vestibulu a veřejných WC. Světla výška vestibulu i veřejných WC je 3,50m. Rekonstrukci vestibulu vznikne nová čekárna. Podchod včetně schodiště vyústěný do vestibulu bude zdemolován a zabetonován v rámci mostního stavebního objektu. V ploše schodiště bude zbudována nová konstrukce podlahy.

Veřejné WC pro muže, ženy a osoby používající vozík pro invalidy v současné době využívají cestující i návštěvníci restaurace. Vstup na veřejné WC i do restaurace je z vestibulu. Z důvodu budoucích rozdílů v otevirací době restaurace a čekárny budou z prostoru veřejných WC zřízeny oddělená WC pro restauraci a cestující. Kapacita WC pro cestující je navržena s ohledem na § 41 odst. 5 vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby.

V rámci rekonstrukce budou v prostoru veřejných WC provedeny demontáže a bourací práce. Poté budou zbudovány nové konstrukce podlah včetně dlažby, vyzděny příčky včetně obkladů, provedeny rozvody zdravotnických, osazený výplně dveřních otvorů a nové zařizovací předměty. V části vestibulu bude vyzděn prostor s úklidovými komorami pro WC a chodbou pro komunikaci z restaurace na WC pro muže a ženy. Vstup na WC pro cestující muže, ženy a osoby používající vozík pro invalidy bude z čekárny. V rekonstruovaných prostorách nové čekárny a WC pro restauraci a cestující bude zajištěna doprava a úprava větracího vzduchu pomocí zařízení vzduchotechniky. Bude se jednat o teplovzdušné větrání a chlazení vzduchu v letním období.

V rekonstruovaných prostorách bude zbudována nová elektroinstalace.

S rekonstrukcí VB v severním křídle VB a v prostoru vestibulu a přílehlých veřejných WC budou provedeny stavební úpravy dle výsledků stavebně technického průzkumu ve sklepech, v místnosti stávající šatny výpravčího a v oblasti pod obvodovou stěnou místnosti zázemí výpravčího.

Pro zachování statické únosnosti zdiva a stropů ve sklepech budou provedeny sanace spár a trhlin zdiva, zesíleny ocelové nosníky, zajištěno větrání sklepů. V místnosti šatny výpravčího byla zjištěna zvýšená vlhkost podlahy a vysoká vlhkost obvodového zdiva. Vlhkost poškozená omítka bude nahrazena sanačním souvrstím odolným proti vlhkosti a solím. Bude vybudována nová konstrukce podlahy, stávající zdivo místnosti bude od vysoké vlhkosti podlaží izolováno vodotěsnými chemickými clonami. V oblasti pod obvodovou stěnou místnosti zázemí výpravčího zřejmě došlo k sesednutí základového pasu.

budou v místnostech vyplněny sáňací maltou.

SO 52-62-01 ZST Chraslava, zastřešení nástupišť a vstupu do podchodu

odpadkové koše.

stupni dokumentace.

stávajících střeších včetně barevnosti.

zbudovanou prípojku do stávajícího řadu obecní kanalizace.

V ZST Chrástava bude odborně demontováno stávající zastřešení ostrovního nástupiště, které bude zpětne využito pro zastřešení nového ostrovního nástupiště v nové poloze. Odstanění stávajícího zastřešení stávajícího ostrovního nástupiště bude provedeno tak, aby nedošlo ke znehodnocení stávající nosné konstrukce. Pro zpětne využití bude použito maximální možné množství prvků také s ohledem na koordinaci se souvisejícími objekty, jako jsou nástupiště, podchod, schodiště, výtah apod.).

„vlastovsky“.

D.2.2.4 Orientační systém

Orientační systém bude navržen ve stanici žst. Chrastava. Prvky orientačního systému budou navrženy jako plechové tabule. Prvky orientačního systému budou osazeny na nástupišťích, na konstrukcích zastřešení a nástupišťích přístřešků, před vjezdem do stanic a zastávek na vlastních sloupcích, v podchodech a také ve veřejných prostorech VB. Pro zrakově postižené budou navrženy orientační hlasové majáčky a hmatové štítky.

D.2.2.5 Demolice**SO 52-65-01 ŽST Chrastava, demolice staveb St.1**

V ŽST Chrastava bude provedena demolice staveb St.1, neboť po rekonstrukci ŽST ztratí svůj účel využití.

Stavědlo St.1 je jednopodlažní zděná stavba na betonových základech opatřená plochou střechou se střešní krytinou z asfaltových pásů. Součástí staveb je odpadní jímka. Před zahájením demolice bude objekt odpojen od inženýrských sítí: plyn.

D.2.2.14 (E.2.14) Vnější vybavení budov**SO 52-66-01 ŽST Chrastava, drobná architektura a oplocení**

Zastřešení u VB bude vybudováno dle architekturního řešení: lavičky, stojany na kola, odpadkové koše.

V km 10,230 bude z důvodu provádění přeložky plynového vedení STL stávající železobetonové montované oplocení v celkové délce 6,2 m nahrazeno novým stejného typu.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení**D.2.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOY)****SO 52-74-01 ŽST Chrastava, EOY**

Tato část projektová dokumentace řeší elektrický ohřev výhybek v ŽST. Chrastava v rozsahu určeném dopravní technologií. Jedná se celkem o ohřev 4 ks výhybek o celkovém instalovaném výkonu 37,6kW. El.ohřev bude instalován na výhybce č. 1, 5 a 7, 8. Napájení celého příkonu EOY bude zajištěno z rozvodny NN z rozvaděče RH ve výpravní budově.

Vlastní rozvod k jednotlivým ohřevům výhybek bude proveden z rozvaděče R-EOY příslušné skupiny (REOV1 a REOV2). Nový ohřev je navržen systémem EOY v provedení s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOY.

D.2.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**SO 52-76-01 ŽST Chrastava, rozvodny NN a VO**

V rámci rekonstrukce stanice dojde k úpravě konfigurace kolejiště. Stávající zařízení venkovního osvětlení budou kompletně demontována. Nové osvětlení je navrženo v souladu s předpisem SZDC E11 a v souladu s ČSN EN 12464-2 ed. 12/2014. Rozsah a intenzity osvětlení budou stanoveny protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy, dle předpisu SZDC E11. Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem u osvětlovací věže a rozvaděče pro osvětlení. Ovládání a diagnostika osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh) je pro každý rozvaděč napájení osvětlení v kolejišti RVO. PLC bude zapojen do datové přenosové sítě a bude zařazen do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému

DDTS. Ovládání osvětlení je navrženo ze společného rozvaděče ovládání EO+VO, umístěného v rozvodně NN s klientským DK. Kromě nového rozvodu osvětlení a technologie budou připojeny hlavní objekty železniční stanice.

Připojení vytáhů

Kromě osvětlení budou v rámci tohoto stavebního objektu instalovány i 2 přívody pro vytáhy a 2 přívody pro jejich temperování. Vytáhy se připojí, v souladu s ČSN 332130 čl. 4.4.1, v hlavním rozvaděči vytáhů RH kabelem CYKY 5C×6. Kabeleové vedení povede z místnosti rozvaděče do nového vytáhového šachty a ukončí se ve výšce 200 mm pod konečnou podlahou horní stanice a ponechá se s délkovou rezervou min 10 m. Přesné požadavky na připojení bude upřesněno z podmínek ř. dodávající vytáhy.

SO 52-76-02 ZST Chrastava, osvětlení nástupiště č.1

Nové venkovní osvětlení nezastřešených částí ostrovních nástupišť je navrženo svítidly LED instalovanými na sklopných 6 m stožárcích. Stožárky musí umožňovat instalaci zařízení osvětlení současně se zařízením rozhlasu. Osvětlení zastřešených částí ostrovních nástupišť je řešeno LED svítidly upevněnými na konstrukci zastřešení. Napájení je provedeno z rozvaděče RH nově rozvodny NN ve vytáhové budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ZST. Nové osvětlení je navrženo v souladu s ČSN EN 12464-2 ed. 12/2014. Rozsah a intenzity osvětlení budou stanoveny protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy, dle předpisu SZDC E11.

SO 52-76-03 ZST Chrastava, osvětlení nástupiště č.2

Nové venkovní osvětlení nezastřešených částí ostrovních nástupišť je navrženo svítidly LED instalovanými na sklopných 6 m stožárcích. Stožárky musí umožňovat instalaci zařízení osvětlení současně se zařízením rozhlasu. Osvětlení zastřešených částí ostrovních nástupišť je řešeno LED svítidly upevněnými na konstrukci zastřešení. Napájení je provedeno z rozvaděče RH nově rozvodny NN ve vytáhové budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ZST. Nové osvětlení je navrženo v souladu s ČSN EN 12464-2 ed. 12/2014. Rozsah a intenzity osvětlení budou stanoveny protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy, dle předpisu SZDC E11.

SO 52-76-04 ZST Chrastava, osvětlení podchodu

Nové vnitřní osvětlení v podchodu bude řešeno LED svítidly se zvýšenou mechanickou odolností typu antivandal umístěnými na povrchu. Osvětlení v chodbě podchodu a na schodištích je řešeno tak, aby byly dodrženy parametry osvětlenosti dané normami ČSN 12 464-1 ref. č. 5.53.3 a ČSN EN 12 464-2 ref. č. 5.12.15 dle protokolu o vymezení pracovních ploch. Napájení je navrženo z rozvaděče RH nově rozvodny NN ve vytáhové budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ZST. Další osvětlení a diagnostika systému osvětlení a napájení budou zapojeny do systému DDTS. Osvětlení podchodu bude připojeno na zálohovanou síť (dieselažregát).

SO 52-76-05 ZST Chrastava, osvětlení přístupové cesty

Nová osvětlovací soustava přístupové cesty bude tvořena 2ks u paty sklopným osvětlovacím stožárem o výšce 5,5 m, který bude osazen 1ks LED svítidlem se zdrojem o výkonu 19 W. Osvětlení je napájeno kabelem CYKY 4x6 mm². Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ZST. Nové osvětlení je navrženo v souladu s předpisem SZDC E11 a v souladu s ČSN EN 12464-2 ed. 12/2014. Rozsah a intenzity osvětlení budou stanoveny protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy, dle předpisu SZDC E11.

SO 52-76-07 Liberec – Hrádek nad Nisou, napájení zastávek a železničních přejezdů**Machnín Hrad:**

Zastávka Machnín hrad je v současné době napájena z veřejného osvětlení vesnice a tudíž nevyhovující pro napájení osvětlení a rozhlasu (sděl. zařízení). Zastávka Machnín hrad bude nově připojena z nedaleké zastávky Machnín (cca 900m), nový kabel bude položen ve společném výkopu se sdělovacím zařízením. Rozvaděč bude umístěn vedle přístřešku pro cestující viz. koordináční situace.

Chrastava – Andělská hora**Bílý kostel nad Nisou****Chotyně**

RVO. Rozvaděče budou umístěny na stávající místa rozvaděčů v zastávkách. Rozvaděče budou umožňovat připojení na DOTS. Zároveň se připojí informační systém zastávky. Kabelový rozvod pro osvětlení zastávky zůstane stávající. Připojení informačního systému se provede novou kabelovou přípojkou s ukončením v přívodní části informačního systému.

Přejezd v km 15,895 katastrální území Bílý Kostel nad Nisou

Bude připojen novou přípojkou ČEZ Distribuce z přípojného místa, rozvaděč nn v DTS. Rozvaděč bude umístěn v blízkosti přejezdu a připojen z odběrného místa (cca 500m). Připojení bude ze stávající trafostanice TS-LB_0674 na volné pojistkové sady. Měření se umístí vedle rozvaděče připojení přejezdu.

Městský úřad Chrastava, odbor výstavby a územní správy, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), oznamuje podle § 87 odst. 1 stavebního zákona zahájení územního řízení, ve kterém upouští od ústního jednání. Dotčené orgány mohou uplatnit závazná stanoviska, účastníci řízení své námítky a veřejnost připomínky do

15 dnů od doručení tohoto oznámení.

K později uplatněným závazným stanoviskům, námítkám a připomínkám nebude přihlédnuto. Účastníci řízení mohou naházet do podkladů rozhodnutí (Městský úřad Chrastava, odbor výstavby a územní správy, úřední dny pondělí a středa, 8,00 - 12,00 a 13,00 - 17,00 hodin).

Poučení:

Účastníci jsou oprávněni navrhopat důkazy a činit jiné návrhy po celou dobu řízení až do vydání rozhodnutí. Účastníci mají právo vyjádřit v řízení své stanovisko. Účastníci se mohou před vydáním rozhodnutí vyjádřit k podkladům rozhodnutí, popřípadě navrhopat jejich doplnění.

K závazným stanoviskům a námítkám k věcem, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží. K námítkám, které překračují rozsah a nesplňují požadavky § 89 odst. 4 stavebního zákona, se nepřihlíží. Účastník řízení ve svých námítkách uvede skutečnosti, které zakládají jeho postavení jako účastníka řízení, a důvody podání námitek.

Obec může uplatnit námítky k ochranné zájmu obce a zájmu občanů obce. Vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovány záměr uskutečnění, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě, nebo osoba, jejíž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, může uplatňovat námítky proti projednávání záměru v rozsahu, jakým je její právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může uplatňovat námítky pouze v rozsahu, v jakém je projednáváním záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá.

Nechá-li se některý z účastníků zastupovat, předloží jeho zástupce písemnou plnou moc.

Martin Janoušek
Vedoucí odboru výstavby a územní
správy MěU Chrastava
MĚSTSKÝ ÚRAD
463 31 CHRASTAVA
ODBOR VÝSTAVBY A ÚZEMNÍ SPRÁVY

Tento dokument musí být vyvěšen na úřední desce po dobu 15 dnů, 15. den je posledním dnem oznámení. Současně úřad pro vyvěšení a podání zprávy o vyvěšení potvrzuje, že tato písemnost byla též zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup, podle věty druhé § 25 odst. 2 správního řádu.

Vyvěšeno dne: Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmnutí oznámení.

Obdrží:

Úřady pro vyvěšení na úřední desku

Městský úřad Chrastava, úřední deska, náměstí 1. máje č.p. 1, 463 31 Chrastava
Obecní úřad Bílý Kostel nad Nisou, IDS: ic4bjj7

sídlo: Bílý Kostel nad Nisou č.p. 206, 463 31 Chrastava

Magistrát města Liberec, IDS: 7c6by6u

sídlo: Nám. Dr.E.Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1

Obecní úřad Stráž nad Nisou, Schwarzova 262, 463 03 Stráž nad Nisou

Účastníci řízení dle § 85 odst. 1 písm.a) stavebního zákona (dodejky)

Správa železniční dopravní cesty, s.o., IDS: uccchjm

sídlo: Dlážděná č.p. 1003/7, 110 00 Praha 10

v zastoupení AF- CTTYPLAN s.r.o., IDS: wxnvyhk

sídlo: Magistru č.p. 1275/13, 140 00 Praha 4

Město Chrastava, nám. 1. máje č.p. 1, 463 31 Chrastava

Obec Bílý Kostel nad Nisou, IDS: ic4bjj7

sídlo: Bílý Kostel nad Nisou č.p. 206, 463 31 Chrastava

Statutární město Liberec, IDS: 7c6by6u

sídlo: nám. Dr. E. Beneše č.p. 1/1, 460 59 Liberec 1

Obec Stráž nad Nisou, Schwarzova 262, 463 03 Stráž nad Nisou

Účastníci řízení dle § 85 odst. 2 písm.a) stavebního zákona , doručení postupem dle § 144 odst.6 správního řádu - veřejnou vyhláškou

Ing. Bořek Zaplatlílek, Andělohorská 414, 463 31 Chrastava

Ing. Jana Zaplatlíková, Andělohorská 414, 463 31 Chrastava

Povodí Labe s.p., IDDS: dbyr18g2
 sídlo: Víta Nejedlého č.p. 951/8, 500 03 Hradec Králové
 Vzduchotechnik,s.r.o., Továrni 548, 463 31 Chrastava
 MC Invest,a.s., Česká 154/12, 602 00 Brno
 Kontakt- služby motoristům, s.r.o., Svobodova 2050, 511 01 Turnov
 Státní pozemkový úřad, IDDS: z49perc3
 sídlo: Husinecká č.p. 1024/11a, 130 00 Praha 3-Zlitzkov
 České dráhy a. s., IDDS: e52cdsf
 sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1
 Severočeské vodovody a kanalizace a.s., IDDS: f7rrf9ns
 sídlo: Sladovnická č.p. 1082, 463 11 Liberec 30
 Krajská správa silnic Libereckého kraje p.o., IDDS: bdnkk7w
 sídlo: České mládeže č.p. 632/32, Rochlice, 460 06 Liberec 6
 Severočeské muzeum v Liberci, IDDS: wnfk7qc
 sídlo: Masarykova č.p. 11, 460 01 Liberec 1
 Česká telekomunikační infrastruktura a.s., IDDS: qa7425t
 sídlo: Olšanská č.p. 2681, Žižkov, 1300 Praha 3
 ČEZ Distribuce, a. s., IDDS: v95uqfy
 sídlo: Teplická č.p. 874, Podmokly, 405 02 Děčín
 GridServices, s.r.o., IDDS: jmyjs6
 sídlo: Plynárenská č.p. 499/1, 602 00 Brno 2
 Ing. Lambert Medtlický ELKTRONOVA, Vítkovská č.p. 579, 463 31 Chrastava
 Krajská správa silnic Libereckého kraje p.o., IDDS: bdnkk7w
 sídlo: České mládeže č.p. 632/32, Rochlice, 460 06 Liberec 6
 T-mobile Czech republic,a.s., IDDS: ygwch5t
 sídlo: Tomická č.p. 2144/1, Praha 11-Chodov, 148 00 Praha 414
 Liberecká IS a.s., IDDS: fh2ex77
 sídlo: Mrštíkova č.p. 3, 461 71 Liberec III

Dotčené orgány (doručení jednotlivě)

Městský úřad Chrastava - OVUS, orgán ochrany přírody a krajiny, nám. I.máje č.p. 1, 463 31 Chrastava
 Magistrát města Liberec OZP, IDDS: 7c6by6u
 sídlo: Nám. Dr.E.Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1
 Magistrát města Liberec OD, IDDS: 7c6by6u
 sídlo: Nám. Dr.E.Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1
 Magistrát města Liberec, odbor územního plánování, oddělení úřadu územního plánování, IDDS: 7c6by6u
 sídlo: Nám. Dr.E.Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1
 Magistrát města Liberec, odbor územního plánování, oddělení úřadu územního plánování, IDDS: 7c6by6u
 sídlo: Nám. Dr.E.Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1
 Krajský úřad Libereckého kraje - odbor dopravy, IDDS: c5kbvkw
 sídlo: U Jezu č.p. 642/2a, 461 80 Liberec 2
 Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: c5kbvkw
 sídlo: U Jezu č.p. 642/2a, 461 80 Liberec 2
 Krajský úřad Libereckého kraje - odbor dopravy, IDDS: c5kbvkw
 sídlo: U Jezu č.p. 642/2, 461 80 Liberec II
 Drážní úřad sekce stavební, IDDS: 5mjaard
 sídlo: Wilsonova č.p. 300/8, Vinohrady, 121 06 Praha 2
 Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje, krajské ředitelství, IDDS: hv4aij
 sídlo: Barviřská č.p. 29/10, 460 01 Liberec III
 Krajské ředitelství policie Libereckého kraje, územní odbor Liberec, DI, IDDS: vsmhvpv9
 sídlo: Pastýřská č.p. 3, 460 74 Liberec
 Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, IDDS: nfeai4j
 sídlo: Husova č.p. 64, P.O.Box 141, 460 31 Liberec 1
 Magistrát města Liberec, odbor stavební úřad, IDDS: 7c6by6u
 sídlo: nám. Dr. E. Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

Ostatní účastníci řízení dle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona (doručení veřejnou vyhláškou)
 Identifikace účastníků označením pozemků a staveb evidovaných v KN:

k.ú. Stráž nad Nisou:

p.p.č. 1262/28, 1270/1, 1278, 1315/1, 1316, 1318, 1331, 1333/4, 1334, 1335/1, 1335/2, 1335/3, 1335/4, 1335/5, 1335/6, 1335/7, 1335/8, 1336, 1337, 1346, 1348/9

k.ú. Bělý Kostel nad Nisou:

st.p.č. 13, 156/1, 162, 165/4, 246, 248, 250, 252, p.p.č. 3, 9/1, 125, 126, 149, 151, 354/1, 1035/5, 1078/6, 1078/7, 1083/2, 1083/3, 1084/3, 1093/2, 1096/16, 1096/18, 1097/1, 1097/4, 1097/6, 1123/4, 1123/5, 1128/1, 1128/2, 1131/1, 1131/2, 1501/1, 1501/2, 1501/3, 1506/4, 1570, 1572, 1573/2, 1623, 1627, 1628/1, 1638/1, 1638/3, 1641, 1656/2, 1708/5, 1708/12, 1730, 1758, 1759, 1760/2, 1778/8, 1778/9, 1778/10, 1778/11, 1812, 1840, 1852/6, 1852/8, 1852/16, 1852/17, 1865/3, 1881/3, 1881/17, 1900, 1908, 1914, 1918, 1922, 1935, 1936/1, 1940/1, 1940/4, 1946/1, 2024, 2025/1, 2025/2, 2025/3, 2025/4, 2026, 2031/1, 2147, 2159, 2162, 2163/1, 2164/2, 2164/3, 2164/6, 2167/2, 2184, 2199/1, 2201, 2211, 2213, 2214, 2226/2, 2226/8, 2269/1, 2269/2, 2270/4, 2390/1, 2409/1, 2409/2, 2537/4, 2537/5, 2537/7, 2537/8, 2537/9, 2537/10, 2537/13, 2537/14, 2540, 2541, 2546

k.ú. Františkov u Liberce:

p.p.č. 16/1, 25/1, 25/24, 39/1, 39/12, 49/2, 49/4, 51/1, 53/2, 53/3, 564/1, 566/1, 566/2, 576/2, 576/6, 578/10, 578/11, 583/2, 827/4, 828, 829/3, 841/5, 843/42, 843/43, 1045, 1048/2, 1411, 1613/6, 1613/11
st.p.č. 176/1, 225/1, 245, 327, 350, p.p.č. 320/1, 320/7, 333/1, 333/2, 363/4, 363/5, 367/2, 367/3, 368, 370, 376/2, 389/1, 389/2, 812, 856, 863/6, 863/9, 864/5, 912

k.ú. Chrástava II:

p.p.č. 59/9, 60/4, 288/1

k.ú. Andělská Hora u Chrástavy:

st.p.č. 129, p.p.č. 11, 20/3, 21, 23/1, 23/3, 24/2, 25/1, 25/2, 26/1, 30/2, 34/1, 34/2, 39, 42/1, 47, 49/3, 53/1, 56/1, 56/2, 56/4, 59, 237/1, 261/1, 262/2, 262/6, 262/7, 263/1, 263/2, 267, 273/2, 273/4, 274/1, 276, 387, 391/2, 391/3, 392, 393, 394/1, 511/6, 511/17, 525/2, 527, 561/1, 561/2, 561/3, 561/4, 561/6, 561/7, 561/9, 561/10, 561/11, 724/1, 727, 728, 747/2, 756/1, 780/1, 781, 783, 784, 791/1, 791/2, 794, 795, 798

k.ú. Krvštolovo Údolí:

p.p.č. 1320, 1354

Na vědomí

NIPÍ BEZBARIEROVÉ PROSTŘEDÍ o.p.s, IDDS: 5ec62h6
sídlo: Havlíčkova č.p. 4481, 586 01 Jihlava 1