

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby: „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“
Místo jednání: Zasedací místnost Valbek, spol. s r.o.
Datum: 26. 8. 2020
Účastníci: viz prezenční listina
Hlavní inženýr stavby: Ing. David Svoboda (Správa železnic, s.o., SSZ)
Hlavní inženýr projektu: Ing. Peter Lastovecký (Valbek)
Ing. Ondřej Vránek (Valbek)

Náplní jednání bylo potvrzení a upřesnění zadání Záměru projektu „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“.

Všeobecně

Na začátek porady byly prezentovány základní údaje stavby ohledně umístění stavby a jejího kilometrického rozsahu. Rovněž byly uvedeny termíny dílčích etap zpracování záměru projektu.

Při zpracování bude záměr koordinován s investicemi Správy železnic a rovněž i s investicemi cizích investorů. V tomto případě jde především o rozpracovanou studii proveditelnosti "Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec", v odpovídajícím rozsahu **stupně dokumentace Záměr projektu**.

Dopravní technologie (zapsal Ing. Marek Peřina)

V souvislosti s výhledovým provozem nákladní dopravy a jejími požadavky na počet a délky kolejí ve stanici Nový Bor, budou osloveni zástupci ŽESNAD. S ohledem na aktuálně provozované nákladní vlaky budou též osloveni zástupci ČD CARGO.

Do prostoru nádraží je zaústěna vlečka č. 3146 Crystalex CZ s.r.o. Nový Bor výhybkou číslo 8 v km 57,320. Vlečka není provozována, je zde zákaz jízdy drážních vozidel. V rámci projektu bude zjištěno, zda je tato vlečka dráhou zrušenou, nebo bude nutné ponechat napojení na vlečku pomocí výhybky.

Dle korespondenčního vyjádření pana Ing. Blažka výhledový rozsah osobní železniční dopravy uvažovaný koordinátorem Libereckého kraje nenabyl významných změn oproti předchozímu zpracování (*záměr projektu Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová*), jehož součástí byla též rekonstrukce stanice Nový Bor. Návrh kolejového řešení stanice lze z pohledu nároků na osobní dopravu uvažovat ve stejném rozsahu.

Jedním z cílů rekonstrukce stanice Nový Bor je též snížení nároků na personální obsazenost stanice. Po rekonstrukci by stanice měla být řízena dálkově ze stanice Česká Lípa.

V rámci diskuze bylo též upozorněno na problematiku přecházení kolejí v prostoru stanice s požadavkem na vyřešení tohoto nebezpečného problému. Toto bude dále analyzováno při místním šetření a konzultací se zaměstnanci stanice.

Zabezpečovací zařízení (zapsal Ing. Petr Benedikt)

V rámci porady byl popsán stávající stav: V rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ bylo zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo s návěstním bodem na trati v prostorových oddílech Česká Lípa – Skalice u Č.L. a Skalice u Č.L. – Nový Bor.

V ŽST Nový Bor je provozováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 13 z roku 1999. Do stanice ústí vlečka Crystalex, která byla k 30. 11. 2018 úředně zrušena.

V ŽST Svor je provozováno staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 10 z roku 1994.

V mezistaničním úseku Nový Bor – Svor bylo v roce 2010 zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie, reléový poloautomatický blok RPB-88. V úseku se také nacházejí následující PZZ:

P3253 (km 57,388) – PZS 3ZNI

P3254 (km 57,692) – PZS 3ZNI

P3255 (km 57,784) – PZS 3ZNI

P3256 (km 60,400) – PZM 2

Požadavky na nový stav:

V rámci zpracování bude prověřena možnost zrušení uvedených přejezdů v souladu se směrnicí SŽDC 86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“. V ŽST Nový Bor bude navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie a v úseku Nový Bor – Svor nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie včetně úvazku do SZS ŽST Svor. Umístění technologie je uvažováno do stávající výpravní budovy. Pro detekci vlaků budou použity počítače náprav splňující požadavky TSI (subsystém řízení a zabezpečení). Všechny přejezdy, které nebude možné prokazatelně nahradit či zrušit, budou zabezpečeny novým PZS 3. kategorie.

Při popisu ekonomické efektivnosti Ing. Žďánským (ZHBC) bylo diskutováno, zdali centrální přechod nástupiště řešit jen jako přístup k nástupišťům, nebo zda přístup prodloužit přes celé kolejiště (tudíž vybudovat podchod) a umožnit tak přístup k budovám za stanicí. Z této diskuze vyplynulo, že je potřeba prověřit potřeby města Nový Bor. Na základě prověření situace bude navržen přechod k nástupišti, případně bude zhodnocena možnost výstavby podchodu. V případě budování centrálního přechodu na nástupiště bude přechod zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK).

V rámci zřizovaného TZS budou navázána PZZ přejezdů, pokud nedojde k jejich zrušení či náhradě.

Zabezpečovací zařízení musí umožňovat budoucí dálkové ovládání ze ŽST Česká Lípa a z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Rumburk. Místní pracoviště a napojení na dálkové ovládání bude zřízeno dle pokynu SŽ PO-01/2019-GŘ ve znění opravy č. 1 a pro uvažované dálkové řízení je nutno také splnit TS 2/2006-ZS. Měřicí a stavová diagnostika jednotlivých zařízení bude v rozsahu technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z vyjma PZZ, kde se předpokládá stavová diagnostika.

Případná implementace systému VPNP a jeho vazba na GSM-R bude projednána na výrobní profesní poradě.

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. Petr Benedikt)

Ve stávajícím stavu se v ŽST Nový Bor nacházejí následující sdělovací zařízení: zapojovač ELSVO MOST MTZ 10/1, náhradní telefonní zapojovač svírkový, systém hodinový opakovací vč. podružných hodin, rozhlas pro cestující Z300W ELSVO, rozhlas pro posun se soupravou FONIK a soupravou OP5 a informační systém Pragotron. Z pohledu kabelizace byl v rámci stavby „Modernizace ŽST Česká Lípa“ na trase Česká Lípa – Nový Bor položen optický kabel SM 36 vláken a metalický kabel TCEPKFLEZE 15XN 0,8. V celém úseku Česká Lípa – Jedlová je provozován stávající DK 40 DCKQPV 1XV 1,3+10DM 0,9. V ŽST Nový Bor je provozován systém MRS.

Požadavky na nový stav:

V úseku Nový Bor – Svor budou osazeny HDPE trubky (modrá provozní, černá rezervní), optický kabel SM 48 vláken a traťový kabel 15 XN 0,8 TCEPKFLEZE. Výpich OK bude do všech domků PZS řešených touto stavbou. K prvkům v kolejišti bude navržena místní kabelizace a pro připojení rozvaděčů EOVS a osvětlení navržena HDPE trubka a optický kabel. Stávající inženýrské sítě budou v průběhu stavby ochráněny, případně navržena jejich přeložka.

Technologické prostory budou zajištěny proti neoprávněnému vniknutí pomocí poplachového zabezpečovacího a tísňového systému (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů. Proti požáru bude tech. prostor zajištěn autonomním samočinným hasícím zařízením (ASHS) nebo opticko-kouřovými detektory zapojených do PZTS na základě zpracované PBR.

Všechny nahrazované nebo nově zabezpečované PZS, v rámci stavby, budou osazeny PZTS (EVS) s čtečkami karet, napojené na centrální databázi uživatelů a přenosem stavů do DDTS.

Informační systém pro cestující bude navržen v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 a souvisejícího grafického manuálu. Panely budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm.

V ŽST Nový Bor bude navrženo rozhlasové zařízení s hlášením dle jízdy vlaku bude v IP provedení, zapojovač v IP provedení ve zjednodušené formě s možností přímého hlášení do staničního rozhlasu, sdělovací rozvody a hodinové zařízení bude v prostorách pro cestující vybaveno ukazatelem s vteřinovou ručičkou. Náhradní tlf. zapojovač bude mít oddělené napájení od centrálního zálohového napájení.

V souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018-SŽDC-O14 bude navržen kamerový systém pro sledování hran nástupiště a v případě budování centrálního přechodu, tak i pro sledování přechodu. Kamerový systém a zařízení pro záznam hlasové komunikace bude začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC).

V úseku Česká Lípa – Svor bude navržen systém GSM-R. V rámci dříve zpracované ZP úseku Česká Lípa – Jedlová bylo vypracováno radiové plánování, tudíž v rámci zpracování aktuálního ZP „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“ se již nebude radiové plánování zpracovávat a bude použita již zpracovaná část úseku Česká Lípa – Svor.

V úseku Česká Lípa – Svor bude také navržen přenosový systém IP/MPLS s emulací E1 s přístupovým přepínačem na třetí vrstvě v ŽST Nový Bor, který bude napojen ke stávajícímu agregačnímu přepínači/směrovači v České Lípě.

V souladu s TS 2/2008-ZSE bude navržena dálková diagnostika technologických systémů (DDTS) pro diagnostiku všech potřebných technologií a pro přenos bude navržen integrační koncentrátor v ŽST Nový Bor a osazen klient DDTS.

Součástí návrhu bude také doplnění dispečerského pracoviště odpovídajícím sdělovacím zařízením v ŽST Česká Lípa. Navržená zařízení musí být v souladu s platnou legislativou.

Železniční svršek a spodek, nástupiště a přejezdy (zapsal Ing. Ondřej Vránek)

Projektant stručně seznámil účastníky jednání se stávajícím stavem, kdy se ve stanici nacházejí tři dopravní a jedna manipulační kolej, která je zároveň určena jako odstavné místo pro havarijní

odstavování vozů přepravujících nebezpečné věci podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena v ŽST Nový Bor, a to v rozsahu cca km 56,200 až km 57,400, dále pak pouze v místech zachovaných přejezdů v traťovém úseku Nový Bor – Svor. K rekonstrukci bude použit nový materiál žel. svršku, v místě přejezdů bude s antikorozií úpravou. Rozsah úprav železničního spodku bude odpovídat rozsahu rekonstrukce železničního svršku. Nová konfigurace kolejiště bude vycházet z potřeb dopravní technologie, přičemž bude snaha zachovat ve stávající ose kolej č. 2 u manipulační plochy tak, aby stejně jako dnes plnila svoji funkci dle RID.

Ve stávajícím stavu jsou cestujícím k dispozici dvě jednostranná nástupiště Tischer délky 100 a 120 m. Přístup k těmto nástupišťům je úrovnový přechodem přes koleje.

Nová nástupiště budou mít výšku nástupní hrany 550 mm nad TK, výsledný počet nástupních hran a jejich délka bude vycházet z analýzy dopravní technologie a bude v souladu s potřebami objednatelů dopravy.

V rozsahu stavby se dnes nacházejí čtyři železniční přejezdy, z nichž jsou tři zabezpečeny PZS 3ZNI a jeden trvale uzamčený s PZM2.

U všech železničních přejezdů bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s využitím souběžných komunikací k jinému přejezdu. V případě zrušení budou případné komunikace a jiné náhrady součástí stavby, pokud přejezdy zůstanou zachovány, bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v místě přejezdů a nová celopryžová konstrukce.

Mosty a propustky (zapsal Ing. Radek Navrátil)

Ve staničním obvodu se nachází most v km 56,725, přes účelovou komunikaci. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska o rozpětí 3,75 m, spodní stavba je železobetonová, plošně založená. Most je z roku 1962, ve zhoršeném stavebním stavu a nevyhovuje z hlediska šířkového uspořádání. Most bude navržen na přestavbu. Dále bude dotčen železniční propustek v km 56,270, převádějící trvalou vodoteč. Propustek tvoří betonová trouba DN 600, s betonovými čely.

Propustek je z roku 1962, ve zhoršeném stavebním stavu, trouby jsou šestihranné. Propustek bude navržen na přestavbu. V traťovém úseku Nový Bor – Svor se nachází dalších 6 mostů a 12 propustků. Tyto objekty budou dotčeny pouze nově položenou kabelizací. S úpravou železničního svršku a spodku, ani se zvýšením traťové rychlosti, se na nich neuvažuje, budou pouze zváženy stavební úpravy s ohledem na převedení kabelizace.

Rozvody NN a VN (zapsali Ing. Jovan Pejić, Tomáš Vočko)

Ve stávajícím stavu je elektrická přípojka ŽST Nový Bor řešena z rozvodu ČEZ Distribuce kabelem CYKY 4x50mm² přes elektroměrový rozváděč RE1. Z RE4 je přes rozváděč RO1 je napájeno stávající ručně ovládané osvětlení kolejiště, stávající zabezpečovací zařízení je napájeno také z rozvaděče RE4. Žádný přejezd na projektované trase km 57,670 až km 61,844 nemá elektrickou přípojku NN a není ve správě SEE.

V rámci projektu bude navržena rekonstrukce a výstavba nových kabelových vedení, přípojek a rozvodných skříní, zároveň budou napojeny stávající technologické systémy. Dále bude navrženo nové veřejné osvětlení na sklopných osvětlovacích stožárech, které bude umístěno v železničních prostorech,

nástupišti a přístupových komunikací, kde nahradí stávajících 24 kusů VO z roku 1969 dle platných norem a předpisů pro veřejné osvětlení železničních prostor SŽ.

Pokud bude na dalších poradách odsouhlasena rekonstrukce stávajících zabezpečovacích zařízení na přejezdech v projektované trase km 57,670 až km 61,844 bude nutno přejezdy vybavit příslušnou technologií a připojit na elektrické přípojky ze stanic Nový Bor a Svor.

Nově bude v ŽST Nový Bor osazen EOVS:

- rozsah vybavení nového EOVS stanoví dopravní technolog a bude odsouhlasen v rámci technologických porad;
- bude ovládáno dálkově a bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV;
- bude začleněn do DDTS. EOVS by měl také obsahovat technologii pro automatický provoz nezávislou na DDTS.

V rámci dalších porad budou odsouhlaseny vybrané technologické systémy, které budou napojeny na systém DDTS (DDTS je řešen sdělovací částí projektu). Bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Bude vypracována celková energetická bilance.

Pozemní stavební objekty (zapsal Ing. Ondřej Vránek, Aleš Navrátil)

Přednesen byl současný stav budovy po rekonstrukci z roku 2004, střechou již částečně zatéká. V budově se nachází v 1.NP bytová jednotka 1+1, restaurační zařízení s kuchyní i sociálním zařízením, prostory pro cestující a prostor pro služební zázemí. V 2.NP jsou dva byty s dispozicí 3+1 a 2+1. V podkroví je půda. Stávající zabezpečovací zařízení je v místnosti OP38 (reléová místnost s výměrou 18,42 m²), která je přístupná ze společné chodby spojující provozní prostory. Osvětlení reléové místnosti je zajištěno dvěma okny tvořené z luxfer se samostatným odvětráním do fasády.

Na základě místního šetření bude rozhodnuto o stavebním řešení dispozice místnosti nebo místností, pro zabezpečovací techniku v návaznosti na kabelové vedení s dostatečným elektrickým napájením. Místnost musí splňovat snadnou dostupnost ze společných provozních prostor k zajištění kontroly či opravy zařízení, osvětlení a napájení splňující normy. Součástí bude rovněž klimatizace technologických prostor s přenosem poruchových stavů do DDTS. Pokud nebudou splněny technické parametry, bude navržen nový objekt. Dále při místním šetření bude provedena kontrola střešní konstrukce s návrhem opravy (skladby) střešní konstrukce odpovídající poloze výpravní budovy a stavu peronního přístřešku.

Byt v 1.NP bude rekonstruován na kanceláře pro OŘ Hradec Králové se sociálním zázemím. Ostatní nájemní smlouvy budou respektovány. Posouzena bude nutnost klimatizování veřejně přístupných prostor, včetně zhodnocení dopadů na náklady za provoz i budoucí údržbu.

Budova bude zařazena ve spolupráci OŘ a O30 dle interní dokumentace Objednatele do bezpečnostní kategorie, na jejímž základě budou muset být navržena bezpečnostní opatření minimálně v takovém rozsahu, jaký stanovuje Standard fyzické ochrany objektů. V případě, že objekt bude zařazen do bezpečnostní kategorie I až III, musí být v pozdějším stupni PD vypracován Bezpečnostní projekt projekční.

Dále bude řešeno oplocení k zamezení přístupu do prostoru určený pouze pro dráhu, včetně parkovacího stání (počet stání, materiál a rozložení) pro služební účely a brány pro vjezd mechanizace a nákladních aut do prostoru nákladíště, případně branky s komunikací pro pěší (zaměstnanců dráhy).

Řešena bude ochrana cestujících proti povětrnostním vlivům (vč. zřízení nových přístřešků).

Ekonomické hodnocení (zapsal Ing. Dominik Žďánský)

CBA bude zpracována dle Rezortní metodiky, verze 1.08, s ohledem na proces schvalování bude analýza zpracována v CU 2021.

Pro účely CBA je třeba stanovit pravděpodobný rok výstavby.

Životní prostředí (zapsal Ing. Ondřej Vránek)

Na místní šetření ohledně specifikace odpadů, kontaminací apod. bude přizván zástupce investora zabývající se odpady a životním prostředím.

Vypracováno: 2. 9. 2020 v Praze

Přílohy: Prezenční listina

Zapsal:

Ing. Ondřej Vránek

Valbek spol. s r.o.

V Olšinách 2300/75, Praha 10, 100 00

ondrej.vranek@valbek.cz