

Zápis z místního šetření

Název stavby: Rekonstrukce ŽST Nový Bor
Místo konání: ŽST Nový Bor a traťový úsek Nový Bor – Svor
Datum konání: 25. 9. 2020, 9:00-11:00
Účastníci: viz příložená prezenční listina
Přílohy: Prezenční listina
Půdorys budovy – původní stav, navrhovaný stav, vysvětlivky

Všeobecné

V rámci zpracování záměru projektu „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“ jsou vyžadovány úpravy výpravní budovy a dále pak osazení nových sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Z toho důvodu jsme se v místě plánované stavby sešli se zástupci Správy Železnic OŘ HK, odborné správy SEE, SPS a SSZT.

Pozemní stavby (zapsal Aleš Navrátil)

V rámci místního šetření bylo projednáno vnitřní uspořádání interiéru s přihlédnutím na prostorové nároky pro sdělovací a zabezpečovací techniku.

Návrh stavebních úprav: místnosti č. 28 a 28A se spojí v jednu místnost pro sdělovací zařízení, místnosti č. 29, 31 – 35 se propojí a vznikne jedna místnost pro technologický provoz zabezpečovacího zařízení, která musí být umístěna mimo další nadzemní prostory v budově (patro s pronájmem bytů).

Varianta I: Nyní je prověřován u O23 stav vyčlenění sociálního zázemí ve veřejných prostorech, pro potřeby obsluhy stanice a výdejny cestovních dokladů po dobu stavebních úprav interiéru i po ukončení stavebních prací, náhradou za zrušené sociální zařízení v místnostech č. 33 a 34.

Varianta II: Vybudování nového sociálního zařízení v prostoru dopravní kanceláře včetně minikuchyňky.

Klimatizace a vytápění veřejných prostor bude řízeno dálkově a topení termostatem kanceláře pro potřeby OŘ Hradec Králové a ST Liberec. Prostory pro technologii SSZT budou klimatizovány.

Kategorie bezpečnosti budovy s ohledem na její fyzickou ochranu bude určena na základě OŘ Hradec Králové a odboru O30, z tohoto hodnocení vzejde rozhodnutí o nutnosti projektu zabezpečení budovy v dalších stupních projektové přípravy.

Střecha je nevhodně řešena Cembrit krytinou i jednou střešní folií bez řádného ukončení k vyústění technologických předmětů nad střechu. Při postupném odebírání technologických předmětů nad střechu nebyl zaplněn otvor po jejich zrušení a tím vzniklo další místo pro zatékání, vše vzhledem ke krytině, která se hůře upravuje či opravuje. Vzhledem k dlouhodobějšímu zatékání střechou bude zapotřebí kompletní výměna krytiny, folie a zcela

nebo částečně pobití (prkna) i kontrola krovu. Krov vykazuje v některých místech trvalou vlhkost s možností dřevokazných organismů. V případě výměny části krovu budou v dalším stupni projektové dokumentace vyznačena místa výskytu vlhkosti dřeva. Projektant se při realizaci opravy střechy přiklání k celé demontáži bednění (pobití prken) a zjistit rozsah napadení krovu, pro výměnu poškozeného za nový. Vyhovující krov by se očistil a ošetřil proti škůdcům.

Nová krytina bude plechová s novým souvrstvím včetně pobití (prken).

Sdělovací zařízení (zapsal Ing. Petr Benedikt)

V rámci sdělovací techniky nebyly diskutovány žádné zásadní rozdíly oproti zadávacím podmínkám specifikovaných v ZTP záměru projektu. Ve spolupráci se SPS bylo navrženo, že nová sdělovací technika bude umístěna do místnosti, která vznikne spojením původních místností č. 28 a 28A. Místnost ČD-T bude zachována na původním místě.

Zabezpečovacího zařízení (zapsal Ing. Petr Benedikt)

V rámci zabezpečovací techniky bylo v ŽST Nový Bor především diskutováno umístění nové technologie zabezpečovacího zařízení. Po průzkumu bylo zvoleno jako nejvhodnější řešení umístění technologie do místnosti vzniklé spojením původních místností č. 29, 31-35.

Při návrhu řešení SZZ bude postupováno dle ZTP. Na straně českolipského zhlaví bude nutné prověřit v návaznosti na návrh kolejového řešení, zdali nedojde k posunu návěstidel, které by mělo za následek snížení viditelnosti návěstních znaků.

Ze zadání dále vyplývá požadavek na prověření možnosti zrušení některých vlakových přejezdů na této trati. Veškeré přejezdy, které nepůjdou zrušit, tak bude potřeba jejich úplná rekonstrukce a případná změna zabezpečení na PZS 3. kategorie, aby byly splněny podmínky pro dálkově řízené trati.

Přejezd P3253 se nachází v bezprostřední blízkosti ŽST Nový Bor a křížuje ulici B. Eggermanna, která navazuje na nedaleký sjezd silnice I/13. Tento přejezd není důvod rušit. Přejezd je v tuto chvíli zabezpečen PZS 3ZNI, nové zařízení bude stejné kategorie, výstražníky se svícením LED technologie a napájení přivedeno ze stanice z rozvodů ve správě SEE.

Dále trať křížují přejezdy P3254 a P3255. Tyto se stále nacházejí ve městě a jsou situovány bezprostřední blízkosti vedle sebe. P3254 křížuje ulici Gen. Svobody, která je silnicí III/26320. P3255 křížuje ulici Žižkova, která je místní komunikací v obytné zóně. Vzhledem k blízkosti přejezdů bude vhodné diskutovat s městem možnost zrušení přejezdu P3255 a svedením provozu výhradně přes přejezd P3254. V případě, že by ke zrušení přejezdu nebylo vydáno souhlasné stanovisko, pak bude nutné přejezdy zachovat a obnovit technologii. Stejně jako předchozí přejezd P3253 jsou i tyto přejezdy kategorie PZS 3ZNI, tedy kategorie bude zachována, nově bude přivedeno napájení ze stanice z rozvodů ve správě SEE.

Přejezdy P3253-5 budou řešeny v rámci návrhu SZZ.

Poslední přejezd P3256, nacházející se již mimo obec Nový Bor, je na širé trati v traťovém úseku Nový Bor – Svor. Tento přejezd je v tuto chvíli zabezpečen PZM 2, tedy pouze mechanicky pomocí uzamykatelné závory, kterou je možné otevřít se souhlasem provozovatele trati. V blízkosti přejezdu se nachází obytná budova, která je trvale obydlená. Vzhledem k těmto

skutečností se možnost zrušení tohoto přejezdu nejeví jako akceptovatelná. Možnost jeho zrušení bude projednána a v případě zamítnutí možnosti zrušení bude nutné tento přejezd vyprojektovat v nové konfiguraci, splňující podmínky pro umístění na trati s dálkovým řízením.

Silnoproudá zařízení (zapsal Ing. Jovan Pejić)

Při jednání v Novém Boru bylo dohodnuto, že svítidla na fasádě pro osvětlení krytého nástupiště stanice budou vyměněna za nová LED světla. Svítidla není nutné osazovat podobné konstrukce a velikosti jako stávající zářivky, na místě bylo dohodnuto, že fasáda bude opravena (přemalována). Svítidla musí mít schválené technické podmínky pro použití u Správy železnic, státní organizace a jejich ovládání bude zapojeno do systému DDTS.

Rozváděč pro ovládání venkovního osvětlení požadujeme vzhledem ke klimatickým podmínkám umístit uvnitř budovy, ne na fasádě před hlavním vchodem.

V železniční stanici bude v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, spodku a nástupiště navrženo nové osvětlení kolejíště, nástupiště včetně přístupů na nástupiště. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2, se sledováním předpisu SŽDC E11, platného od 1. 8. 2016. Osvětlení požadujeme zajistit svítidly s energeticky úspornými zdroji LED, která mají schválené technické podmínky pro použití u Správy železnic, státní organizace. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatického/místního se začleněním do systému dálkové diagnostiky technologických systémů SŽ v souladu s TS2/2008 – ZSE.

Dimenzování stávající přípojky nn bude prověřeno s ohledem na energetickou bilanci nově navržených elektrických zařízení, nebude-li dostačující, provede se návrh výstavby dostatečně dimenzované nové přípojky nn včetně úpravy stávajícího odběrného místa.

Ke starému strážnímu domu a přilehlé budově bude přiveden nový napájecí kabel pro oba objekty a bude vyrobena smyčka. Skříň pro přípojku bude na chodbě. V plánu je instalace nové skříně. V této skříni budou také dva elektroměry pro dva sloupy, které slouží jako služba pro soukromé dopravce. Jedná se o dva sloupy se zásuvkami, jednofázové 16A a také třífázové.

Pro stanovené výhybky v železniční stanici bude proveden návrh elektrického ohřevu výhybek (EOV) systémem schváleným SŽ, s. o. Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽ (LDS), odběr elektrické energie zařízení EOV bude samostatně měřen. Ovládání EOV bude navrženo v režimu automatického/ručního řízení, se začleněním do systému dálkové diagnostiky technologických systémů SŽ v souladu s TS2/2008 – ZSE;

Návrh napájení technologie nového staničního, traťového zabezpečovacího zařízení a nových PZS musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2, včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí. S ohledem na požadavky ČSN 37 6605 ed.2 na zajištění napájení instalovaných zařízení v 1. stupni dodávky elektrické energie (zab. zař., sděl. zařízení, nouzové osvětlení atd.) požadujeme v rámci stavby instalaci nového náhradního zdroje el. energie. Náhradní zdroj bude s automatickým startem. Ovládání a diagnostika náhradního zdroje bude v systému Dispečerská řídicí technika (DŘT).

Vypracováno: V Praze dne 7. 10. 2020