

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

Název stavby: „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“
Místo jednání: ŽST Nový Bor
Datum: 7. 10. 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)

Všeobecně

Na začátek byl diskutován pracovní návrh konfigurace kolejiště, nástupišť a umístění návěstidel. Projektant byl upozorněn na problematiku jednoznačné identifikace odjezdových návěstidel v prostoru českolipského zhlaví, které se nachází v oblouku. V návrhu nového stavu by nemělo dojít ke zhoršení této situace, a tedy k nedostatečné viditelnosti návěstidel, která musí být pro strojvedoucího jednoznačně rozpoznatelná. Toto může vést i k návrhu návěstního krakorce.

Následně proběhla diskuse ohledně nového přístupu na nástupiště. Realizace podchodu byla shledána z hlediska vytížení stanice Nový Bor (jak z hlediska počtu cestujících, tak z hlediska četnosti provozovaných vlaků) jako neopodstatněná a nákladná a bude nadále řešena koncepce s centrálním přechodem a VZPK. Sledována bude varianta s vnějším a jednostranným poloostrovním nástupištěm. Tato varianta má výhody především v bezpečnosti provozu, kdy není pro cestující nezbytné při každém zastavení vlaku přecházet přes centrální přechod. Tato situace nastane pouze během křižování souprav, kdy bude využíván i poloostrovní nástupiště. V ostatních případech budou soupravy zastavovat vždy u vnějšího nástupiště.

Dopravní technologie (zapsal Ing. Marek Peřina)

Z hlediska dopravní technologie bylo zjištěno, že ST Liberec využívá kolej 2a pro odstavení vozidel své potřeby. Z tohoto důvodu není vhodné v návrhovém stavu uvažovat tuto kolej jako kusou pro odstavování vlaků osobní dopravy. Výsledkem je tedy potřeba v návrhu zřídit další odstavnou kolej pro osobní dopravu (která bude vybavena předtápěcím stojanem) v jiných prostorech stanice.

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

Byla provedena pochůzka se správcem, který upozornil na problémy s odvodněním ve stanici. Odvodnění je zčásti nefunkční, v hlavní koleji se objevují tzv. „blatáky“. Při větším dešti dochází k zaplavování kolejiště na svorském zhlaví, kdy sem přitéká velké množství vody od žel. přejezdu. Stávající žel. svršek je ve špatném stavu, nevhodný pro výzisk do kusých kolejí.

Mosty a propustky (zapsal Ing. Radek Navrátil)

V rámci místního šetření byla provedena pochůzka se správcem jak ve stanici Nový Bor, tak v traťovém úseku Nový Bor – Svor. Byl zhodnocen stav jednotlivých objektů a navržena případná opatření, která jsou shrnuta v příloze tohoto zápisu.

Životní prostředí (zapsala Ing. Lucie Dalecká, Mgr. Lubomír Peterka)

Odpady – vzhledem k rekonstrukci nástupišť a posunu kolejí, tj. k vybrání kolejiště na základovou spáru, je třeba v další fázi přesně odhadnout množství dále zpracovatelného materiálu a materiálu určeného ke skládkování, na základě vzorkování – štěrk na recyklaci apod., na základě těchto vizuálních zjištění:

- viditelné úkapy z drážních vozidel v místech stání u nástupišť a ojediněle i podél celých nástupišť;
- na každou výhybku počítat klasických 15 m³ nebezpečného odpadu;
- kolej č. 2 – silné zauhelnění u manipulační plochy, možný výskyt popelovin a škváry, silné zazemnění koleje směrem k českolipskému zhlaví;
- kolej č. 1 – možný výskyt popelovin a škváry, silné zazemnění;
- kolej č. 3, 5 – silné zazemnění.

Kácení – počítat s kácením v místech posunu kolejiště ke zrušené koleji a vlečkám – nálet i starší stromy, další možné kácení bude ve výkopových trasách nové kabelizace směrem na Svor

Odvodnění – v ŽST Nový Bor je patrné špatné, příp. nefunkční odvodnění, zejména v koleji č. 1 je zřetelná tvorba tzv. „blatáků“. Z uvedeného důvodu je nutné navrhnout dostatečné odvodnění ŽST, ideálně do vsaku

Vypracováno: 12. 10. 2020 v Praze

Přílohy: Prezenční listina
Záznam z pochůzky – mostní objekty

Zapsal: Ing. Ondřej Vránek
Valbek spol. s r.o.
V Olšinách 2300/75, Praha 10, 100 00
ondrej.vranek@valbek.cz