



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

MĚSTSKÝ ÚŘAD
CHRASTAVA

Došlo: - 6 -12- 2019

11518

F.č. Zpracovatel: KS-UD Ukl. znak:

1x027

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

Chrastava, dne: 4.12.2019

Žadatel:

Správa železniční dopravní cesty, s.o., IČ 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 10,

zplnomocněný zástupce:

AF- CITYPLAN s.r.o., IČ 47307218, Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

OZNÁMENÍ

ZAHÁJENÍ ÚZEMNÍHO ŘÍZENÍ

**Správa železniční dopravní cesty, s.o., IČ 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 10,
kterého zastupuje AF- CITYPLAN s.r.o., IČ 47307218, Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4**

(dále jen "žadatel") podal dne 28.6.2019 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby:

Rekonstrukce ŽST Chrastava

na pozemku parc. č. 2409/1, 2537/1, 2537/2 v katastrálním území Bílý 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 Machnín, 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 předeepsané náležitosti podle § 86 odst. 6 stavebního zákona a neposkytovala dostatečný podklad pro posouzení podané žádosti, proto byl žadatel 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.:Výst.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 Bílý Kostel nad Nisou
7. vyjádření Státního pozemkového úřadu
8. vyjádření Povodí Labe,s.p.
9. vyjádření správců inženýrských sítí
10. souhlasy 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 nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup výstavbou šikmých přístupových komunikací a výtahů na nástupiště. Nové zastřešení nástupišť nebude zasahovat do volného postranního prostoru průjezdného průřezu. 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. Návěstidla v ŽST Chrastava nebudou nově zasahovat do volného postranního prostoru průjezdného průřezu. 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 částí 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 nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u hlavní koleje s přímou vazbou na VB a zastávku autobusů vedle VB s délkou nástupní hrany 110 m.
- Vybudováno bude ostrovní nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK a s délkou nástupní hrany 110 m u předjízdne koleje pro umožnění rychlého křižování vlaků. Nástupiště 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. Alespoň v jedné dopravní koleji bude dosaženo užitečné 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 vyplývajícího z nového řešení v dopravních kolejích. 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 a reálné využitelnosti rychlosti zastavujících vlaků. Návrhová třída zatížení v dopravních kolejích bude C3 a průjezdný 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 TZZ 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 kolejovými obvody 50 a 275 Hz, se stávajícími TZZ směr Jeřmanice, 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 jednotlivá tlačítka a indikace bude umístěná ve stávající reléové 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 umístěná v reléové místnosti St.5 (RD5). Stávající napájení je pro úvazku dostačující a nebude upravováno.

PS 52-01-11 ŽST Chrastava, SZZ

část A ŽST Chrastava, definitivní SZZ

V ŽST Chrastava bude stanice kolejově rekonstruována. Nové kolejiště ŽST bude zabezpečeno SZZ 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronickým stavědlem s počítači náprav, které bude dálkově ovládáno z regionálního dispečerského pracoviště v ŽST Liberec. Při přerušení telekomunikační trasy DOZ mezi Chrastavou a Libercem bude možné ŽST Chrastava dálkově ovládat ze záložního pracoviště pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP (ZP) v ŽST Hrádek nad Nisou. V SZZ bude integrované TZZ - AH směr Liberec a směr Hrádek nad Nisou. Umístění vnitřního zařízení SZZ bude v adaptované stávající dopravní kanceláři a přilehlých místnostech zázemí umístěné v jednopodlažní přístavbě výpravní budovy, tyto technologické místnosti budou klimatizovány. Základní napájení SZZ bude zajištěno elektrickou přípojkou 3x400V/230V, 50 Hz z veřejné sítě, jako náhradní zdroj bude zřízený stacionární diesलगregát s automatickým startem. Jako nouzový zdroj budou sloužit bezúdržbové akumulátorové baterie s automatickým dobíječem a měničem.

část B ŽST Chrastava, provizorní SZZ

Tato část PS řeší zabezpečení provozu v železniční stanici v období stavebních postupů. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnútnejším rozsahu daném stavem 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. Vjezdy a odjezdy vlaků budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejiště. Posun bude řízen ruční návěstí s použitím rádiových stanic, rozhlasu apod. Při stavebních postupech bude postupně demontováno zabezpečovací zařízení pro uvolnění staveniště. Přilehlý mezistaniční úsek Liberec – Chrastava bude v době stavby zabezpečen stávajícím traťovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie podle TNŽ 34 2620, telefonickým způsobem dorozumívání. Přilehlý mezistaniční 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 ŽST Chrastava, klimatizace místností technologie

Tato část PS řeší klimatizaci pro udržení patřičné teploty v technologických místnostech zabezpečovacího zařízení, tj ve SÚ a v místnosti zdrojů zabezpečovacího zařízení. Stavědlová ústředna včetně místnosti zdrojů zab. zař. bude vybavena chladícími 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 postačil výkon jedné k udržení patřičné normové teploty.

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 51-01-21 Liberec – Chrastava, TZZ

V mezistaničním 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 kolejových 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 závory 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 závory a signalizací pro nevidomé. Přejezd P2811 v km 6,078 bude nově zabezpečen PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory. Přejezdy P2812 a P2813 v km 8,619 a km 9,006 budou ponechány stávající a budou v rámci stavby pouze navázány na nové TZZ a doplněny o diagnostiku.

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

V mezistaničním úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou 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 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 závory 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 ŽST Liberec, DOZ v úseku Liberec - Hrádek n. Nisou - st. hr.

V ŽST Liberec bude vybudováno dispečerské pracoviště pro dálkové ovládání úseku Liberec - Hrádek n. Nisou - st. hr.. Stávající SZZ bude doplněno o skříň DOZ pro dálkové ovládání ŽST Chrastava a ŽST Hrádek nad Nisou. Regionální dispečerské pracoviště (RDP) bude zřízeno v současnosti nevyužívané adaptované hale budovy „Ostrov“ mezi 1. a 3. nástupištěm. Pracoviště bude dispozičně navrženo tak, aby bylo v budoucnosti do daných prostor možné umístit stavědlovou ústřednu ŽST Liberec a další RDP pro přilehlé tratě. Vlastní technologické skříně DOZ a TPC budou umístěny v reléové 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 ŽST Hrádek nad Nisou“. Stavba „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“ bude probíhat současně s touto stavbou, a tak na sebe úzce navazují.

Součástí této stavby „Rekonstrukce ŽST 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 určitě, 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 ŽST Chrastava, místní kabelizace

PS 52-02-12 ŽST 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 zafouknut diagnostický optický kabel (DOK) 48 vláken, a traťového kabelu TCEPKPFLE 10XN0,8. Součástí PS řešícího úsek Liberec – Chrastava bude i položení rezervy 2x HDPE a TK v provedení TCEPKPFLE 10XN0,8 pro budoucí rekonstrukci trati směr Raspenava – Frýdlant 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 reléové domky pro potřeby traťového zabezpečení. Traťový kabel bude sloužit pro připojení zařízení na trati – venkovní telefonní objekty (VTO), reléové domky, zařízení TRS a další techno-logické systémy podle požadavků.

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

Pro propojení ŽST Liberec (nového dispečerského pracoviště) se Stavědlem 3 (Liberec – Tanvald) bude využit 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 žst Liberec (novým dispečerským pracovištěm). Za tímto účelem je navržen v rámci PS 51-02-51 nový OK 36 vláken.

Místní metalická kabelizace v žst Chrastava bude řešit rozmístění VTO umístěných u reléových domků atd. Navrhuje se v celém obvodu stanice položit metalické kabely TCEPKPFLE 3XN 0,6. Pro připojení 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 zapojovačů pro dálkové ovládání trati z nového dispečerského pracoviště v Liberci.
2. Propojení nových digitálních spojovacích zařízení s ATÚ.
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 začleněn 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 SŽDC (nikoliv po pronájmu od veřejného operátora).

5. Řídící pracoviště v Liberci musí mít možnost komunikace se žst. 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 zaznamenání neobvyklého stavu (pohyb, infračervené záření, charakteristický zvuk apod.) opticky a akusticky signalizují tuto situaci jako možné místo neoprávněného vniknutí do střeženého prostoru, je navržena v obou stanicích i v nově budovaných prostorách RDP Liberec pro všechny rekonstruované prostory určitě, dále s možností začlenění pod střežení i dalších (stávajících) prostor, které určí zaměstnanci SŽDC. Touto signalizací budou v rámci stavby chráněny i další technologické objekty (reléové domky u přejezdů apod.), kde bude nejspíš nutné zřídit samostatné malé ústředny. Provozní stavy z ústředen 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 připojit i stávající zařízení, případně zařízení navržená stavbou Rekonstrukce VB Liberec, která se současně připravuje – nutno koordinovat v dalším stupni.

Hlásiče požární je nutné zpracovat do příslušné části projektové dokumentace ve vztahu k systému EZS i EPS, resp. dohledu infrastruktury, popř. JPO HZS SŽDC (časové pásmo dojezdu). Na JPO HZS SŽDC 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 výtahů bude propojena do služební telefonní sítě, řídicí do DDTS.

Součástí tohoto PS bude klimatizační jednotka pro sdělovací místnost. Demontáže zařízení budou provedeny v souladu se směrnicí SŽDC č.42 (Hospodaření 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 OŘ dohodnuto nasazení systému EPS. Do střežení budou zahrnuty pouze technologické prostory stanice. Ústředna se umístí ve sdělovací místnosti a bude zajištěn přenos signálů po technologické datové síti na HZS SŽDC. Z požárně bezpečnostního posouzení vyplývá, že v případě poplachu bude vyzkoušena místní HZS a dojezdové časy k zásahu vyhovují.

Veškerá navrhovaná zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC) 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 - hrad, 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 provedeného 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

Provozní 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 reproduktorů na stožárku včetně kabeláže. V rámci elektroniky se předpokládá i se zřízením potřebného switche a výstupu pro dálkové ovládání 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.

ŽST 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 reproduktorů 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 ŽST Chrastava, úprava MRS

PS 53-02-81 Chrastava – Hrádek nad Nisou, úprava TRS

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

TRS

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

Vzhledem k tomu, že v ŽST Hrádek nad Nisou vznikne záložní pracoviště (ZP), jak uvádí dokumentace, je nutné, aby ovládání rádiové stuhu č. 71 základního rádiového spojení přes stávající ovládací skříňku TRS s dispečerským oprávněním bylo umožněno jak výpravčímu v ŽST Liberec, tak ZP v ŽST Hrádek nad Nisou. Protože je nutné v ŽST Hrádek nad Nisou navrhnout převaděč analog/digitál a zimplementovat do dotykového terminálu výpravčího RDP Liberec a ZP Hrádek nad Nisou.

MRS

Požaduje se zachování stávajících místních rádiových sítí. Z uvedeného důvodu je navržen nový blok základnových radiostanic na bázi IP technologie. Posoudí se dostatečnost a směřování stávajících anténních systémů. Rádiové spojení MRS bude v provedení IP v ŽST Hrádek nad Nisou i ŽST Chrastava opět s možností ovládání jak ze ŽST Liberec, tak ZP Hrádek nad Nisou (pro možnost údržby 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 provedeního místního šetření nevyhovují normám a nezajišťují dostatečnou ochranu systému, s tím souvisí i nutná úprava uzemnění radiostanice.

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). Stavědlové místnosti 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 zpracování dveřních kontaktů do DDTS.

D.1.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 52-03-91 ŽST Chrastava, NNZ (dieselagregát)

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

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 světlé 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. Dorozumívací 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 kolejiště pro splnění požadavků zadání stavby a plánovaných dopravních funkcí stanice.

V daném SO železničního svršku je řešena rekonstrukce kolejiště 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 autobusů vedle VB.

- Vybudování ostrovního nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK u předjízdne koleje pro umožnění rychlého křižování 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 křižování.
- Na mostě ev. km 10,650 umožnit návrh konstrukce s průběžným šterkovým ložem.
- Dosažení alespoň v jedné dopravní koleji užitečné délky pro vlaky nákladní dopravy 500 m. V manipulačních kolejích u ramp a nakládkové plochy dosáhnout v součtu uži-tečnou délku 500 m.
- Maximálně zjednodušit konstrukce zhlaví oproti stávajícímu stavu.

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

Konec objektu je v km 11,350 793, kde končí směrová 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 koleje pro potřeby AČR se navrhuje krajní výhybka na libereckém zhlaví bezprostředně za koncem přechodnice a za mostem ev. km 9,924 do oblouku o poloměru 480 m v převýšení 70 mm. Směrový oblouk na libereckém zhlaví v hlavní koleji je složen z dvou poloměrů 480/500 m tak, aby pro odbočení do vlečky a manipulačních kolejí sudé skupiny mohly být použity výhybky v základním tvaru 1:12-500, které jsou vloženy před a za mostem ev. km 10,152 přes Lužickou Nisu. Těsně za přechodnicí směrového oblouku navazuje výhybka pro odbočení do předjízdne koleje č. 3 pro rychlost 80 km/h, která umožní rychlé křižování 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. Kolej č. 2 je zřízena nově náhradou za zrušenou stávající kolej č. 4, v jejíž stávající poloze bude umístěno vnější nástupiště před VB. Stávající kolej č. 6 bude zrušena bez náhrady.

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

Na hrádeckém zhlaví je kolej 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. Výhybka je umístěna v oblouku o poloměru 706,151 m a převýšení 80 mm. Do koleje č. 3 je zapojena kolej č. 5 v přímé. Oblouk na hrádeckém zhlaví je složený ze tří poloměrů 425/706,151/444 m shodného převýšení 80 mm.

Na začátku a konci úprav je směrové řešení napojeno na projekt PPK TU 0941.

V novém návrhu kolejiště byly upraveny osová vzdálenosti tak, aby byla splněna min. požadovaná hodnota 4750 mm s výjimkou kolejí 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 nevyhovující osová vzdálenost na mostě ev. km 10,152 na min. 4 750 mm zvětšena o rozšíření z rozdílných převýšení na celkových 4 850 mm.

Osová vzdálenost mezi kolejí č. 3 a 5 byla navržena na 10000 mm pro vytvoření dostatečné-ho prostoru na ostrovním nástupišti pro výstup z podchodu a výtah v místě směrového oblouku v koleji č. 5 o poloměru 300 m.

Mezi kolejí 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 výhybek se v celém rozsahu prací navrhuje nový. Navrhují se kolejnice tvaru 49E1 na betonových pražcích 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 kolejnic S49 a pražců SB8 z trati. Pokud bude vyzískaného materiálu nedostatek, použije se nový shodných charakteristik jako pro dopravní koleje.

Všechny výhybky budou vzhledem k navrženým tvarům nové 2. generace svršku 49E1 s čelistovými závěry, s pružným podkladnicovým upevněním na betonových pražcích, se srdcovkou s kovaným tepelně zpracovaným hrotem klínu a nadvýšenými překovanými křídlovými kolejnicemi tepelně zpracovanými v

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

Kolejnice a výhybky budou v celé stanici v rozsahu úprav svařeny 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 frézováním 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 stanice bude kolejové lože otevřené. V oblouku za stanicí bude z důvodu navrženého poloměru směrového oblouku rozšířené a nadvýšené dle předpisu S3/2.

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

Kolejové lože se navrhuje z nového a recyklovaného 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 průzkumu kontaminace přednostně odtěžit před zahájením odtěžování kolejového lože a uložit na skládce jako nebezpečný odpad bez dalších úprav.

Železniční spodek

Návrh 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 přechodů 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 ve stanici navrhuje zdvih nivelety a únosnosti jsou převážně vyhovující (nejmenší hodnota 28 MPa), navahuje se všude realizovat podkladní vrstvu ze štěrkodrti v min. tl. 150 mm. Ta zajistí homogenitu na úrovni pláně tělesa železničního spodku i v místech příčných posunů kolejí a zajistí funkční odvodnění srážkových 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 štěrkodrti v tl. 500 mm.

Odvodňovací zařízení železničního spodku je navrženo podle obecných zásad vzorového listu Ž3.

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

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

Vyústění trativodů 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 zasakované vody navrhují jako vsakovací jámy dle Ž 3.5 ze studničních 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 přisypávky nebo pomocí gabionů na hraně svahu.

Největší přisypávka 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 přisypávkou a jejím opevnění proti Q100. Délka rozšíření je 85,0 m, výška přisypávky je cca od 2 do 3 m.

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

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

Před a za stanicí budou kamenné (železobetonové) staničnický umístěny do polohy rovnající se vždy přesné 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 kolej č. 1 a 3 nebo 1 a 5.

Vzhledem k tomu, že stávající rychlost před stanicí je 100 km/h a ve stanici 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. Předvěstník 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 vztaženy k nejbližšímu sklonovníku dle projektu PPK.

D.2.1.2 Nástupiště

SO 52-14-01 ŽST Chrastava, nástupiště

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

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

Nové ostrovní nástupiště č. 2 v km 10,413 – 10,523 je u koleje č. 3 situováno celé v přímé a u koleje č. 5 v přímé a částečně v oblouku o poloměru 300 m. Nástupiště 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 nástupiště je přímo od VB a autobusového terminálu podchodem, který bude vybaven schodištěm a pro zajištění bezbariérového přístupu též výtahem.

Obě nová nástupiště budou s výškou hrany 550 mm nad TK. Hrana nástupiště 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 nástupiště v kol. č. 5 a směrového oblouku v blízkosti nástupiště v kol. č. 3.

Nástupiště se navrhují s konstrukcí hrany typu L založených na vrstvě podkladního betonu bez konzolových desek podle vzorového listu železničního spodku Ž8.42. Povrch nástupiště bude z dlažby a bude vyspádován střechovitě sklonem 2 % do kolejí u ostrovního nástupiště a sklonem 2 % směrem od koleje u vnějšího nástupiště. Na nástupištích budou zřízeny prvky pro bezpečný pohyb nevidomých dle vzorového listu železničního spodku Ž8.7 a dle výnosu ze dne 4. 5. 2015 č.j. 16456/2015-O13 v souladu s vyhláškou MD č. 177/1995 Sb., Rozhodnutím Komise evropských společenství C(2007)6033 ze dne 21. prosince 2007 a vyhlášky MMR č.398/2009 Sb. Pro bezpečný pohyb cestujících budou dále nástupiště a přístupy vybaveny zábradlím dle platné legislativy. V místě před vstupem do podchodu a výtahu budou zřízeny odvodňovací žlábků zaústěné do kanalizace.

Nástupiště budou ukončena čelními zídkami, na kterých bude osazeno zábradlí. Pro přístup do kolejiště budou zřízeny služební schůdky na koncích nástupišť vyjma konce prvního nástupiště, kde budou pro tento účel využity schůdky pro veřejnost.

Na nástupištích dojde k osazení nového mobiliáře nástupiště, který bude tvořen odpadkovými koši (směsné i na tříděný odpad), boxy na posyp, lavičkami s područkami a vitrínami.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

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

Stávající most bude odstrojen (kolejový svršek, římsy, vybavení mostu) a zásyp klenby bude odtěžen. Následně bude provedena kompletní demolice klenebního pásu a částečná demolice mostních opěr a křídel. Následně bude zbylá konstrukce zasypána po úroveň zemní pláně. Zemina bude zhutněna a zemní těleso bude sklony svahů navazovat na okolní zemní těleso trati.

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

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

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

Stávající most převádí tříkolejnou trať. Je tvořen segmentovou klenbou z lomového kamene. V rámci rekonstrukce žst. Chrastava je navržena jeho demolice. Plynovod, který v současnosti vede pod mostem bude před demolicí přeložen. Stávající most bude odstrojen (kolejový svršek, římsy, vybavení mostu) a zásyp klenby bude odtěžen. Následně bude provedena kompletní demolice klenebního pásu a částečná demolice mostních opěr a křídel. Následně bude zbylá konstrukce zasypána po úroveň zemní pláně. Zemina bude zhutněna a zemní těleso bude svými sklony svahů navazovat na navazující těleso trati.

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

V rámci rekonstrukce ŽST Chrastava dojde k výstavbě nového podchodu, který propojí první a druhé nástupiště s autobusovým nádražím. Podchod bude vyústěný 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 kabinu typu C o půdorysných rozměrech 1200/2100 mm. Výtah bude neprůchozí. Schodiště u nástupiště 1 a autobusového nádraží 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 nástupiště bude podchod zdemolován a nahrazen novým - viz SO 52-20-03. Stávající podchod bude odstrojen (vybavení, podlahy, schodišťové bloky, zábradlí, elektroinstalace), ve stávající podlaze bude provedena drenážní rýha, která bude vyplněna šterkem. 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 zaizolován. 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 zeminou. V rámci demolice podchodu bude provedena i demolice nástupiště a přístřešků na nástupišti.

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

V rámci rekonstrukce dojde ke snesení stávající ocelové nosné konstrukce, demolici úložných 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 úložné prahy. V rámci rekonstrukce bude provedeny nové přechodové oblasti včetně zhotovení uhlové 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 rezerva). Světlost mostního otvoru se nezmění.

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

Železniční most se nachází v intravilánu obce Chrastava. 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 kameny budou rozebrány, sanovány a následně opět osazeny na poprsní zídky.

SO 55-20-01 Přechody kabelových tras přes 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 Chrastava. Stávající kabely propojují stávající svítidla VO v prostoru před nádražní budovou železniční stanice Chrastava. V rámci rekonstrukce přístupových komunikací před nádražní budovou budou demontovány stávající stožáry VO a nahrazeny novými.

SO 52-54-01 ŽST Chrastava, 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 Chrastava. 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 hranice 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 uzávěru do stávajících svodů splaškové kanalizace.

SO 52-50-01 ŽST Chrastava, dešťová kanalizace

V rámci provádění 1. a 2. nástupiště bude provedena nová dešťová kanalizace, která bude odvádět srážkové vody ze střechy výpravní budovy, ze zastřešení nástupišť a přečerpávané vody z nově budovaného 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 nástupišť 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 nástupišť 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 výtahů.

Do čerpací jímky bude osazeno ponorné drenážní (kalové) čerpadlo. Výtlačné potrubí bude z jímky vyvedeno v připravené nice 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 spodku.

Odvodnění železničního svršku a spodku

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

Vsakovací objekt VRN1

Před vstupem do nově navrženého 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 přilehlé zatravněné ploše. Do vsakovacího objektu budou napojeny i příčné drenáže z podchodu. Vsakovací objekt 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 výskyt 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 vymístění 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 železnici protlakem s krytím chráničky min. 1,5m od pláně železničního spodku v odlišné trase, kde je možné provést protlak. Přeložka plynovodu bude propojena na obou stranách železnice na stávající plynovod dn110 a to vždy při oboustranném stoplování s ochozem bez odstávky při nesníženém 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 tratě, kde je svedena protlakem v krytí chráničky min. 2,5 m pod niveletou železnice. Bude proveden řízený protlak s chráničkou v délce cca 45,8m, která bude na obou koncích osazena čičačkou vývodem do sloupku a do poklopu.

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

Stávající potrubí plynovodu v odstaveném úseku bude odpojeno, odplyněno, vyjmuto 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 staveništního 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 zemníků, 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 staveniště na komunikace 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 staveništní dopravy k jejich celkovému zatížení bude zanedbatelný. Stejně tak není uvažováno s úpravami místních komunikací u jednotlivých zemníků, respektive skládek, neboť i zde je předpoklad, že do těchto objektů je běžně směřována doprava odpovídající obdobnému zatížení. Součástí objektu je i vybudování provizorních staveništních komunikací s napojením na stávající komunikace.

SO 52-30-02 ŽST Chrastava, přístupové komunikace (SŽDC, s.o.)

SO 52-30-03 ŽST Chrastava, přístupové komunikace (město)

V souvislosti s celkovou změnou konfigurace stanice se dle požadavků zadání navrhuje nově jedno vnější nástupiště u hlavní koleje č. 1 přístupné od VB a zastávky vedle VB a jedno ostrovní nástupiště u kolejí 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 vstupů 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 chodníků je navržena 2,0 m.

Dlážděný 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 koncentrovaně do zpevněné plochy vedle VB. Žlábků budou rovněž umístěny před vstup do podchodu a výtahu. Žlábků budou zaústěny do kanalizace vedoucí od VB. V úseku za koncem rampy až do konce nástupiště je navrženo odvodnění do vsakovací-ho žebra za patou svahu.

Dále dojde ke zpětnému osazení demontovaného mobiliáře v ploše vedle VB po výstavbě podchodu tj. čekárenského přístřešku, vývěsky, odpadkového koše na tříděný odpad a směsný odpad a stojanů na kola.

Rozhraní objektů mezi přístupovými komunikacemi SŽDC 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 ŽST Chrastava, rekonstrukce výpravní budovy

Výpravní budova (VB) ŽST Chrastava se nachází na stavební parcele p.č. 118, k.ú. Dolní Chrastava, je ve správě a vlastnictví SŽDC, 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 komunikačně propojena podchodem. Podchod je z VB přístupný z prostoru vestibulu schodištěm. VB je po opravě před cca 7-i lety v celkově dobrém stavebně technickém stavu.

Rekonstrukce VB bude provedena v severním křídle VB a v prostoru vestibulu a přilehlých 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 stavědlové 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, osazeny výplně dveřních otvorů. Stávající zdivo prostoru technologických místností bude od vysoké vlhkosti podloží izolováno vodorovnými 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. Světlá výška vestibulu i veřejných WC je 3,50m. Rekonstrukcí 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 otevírací 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 zdravotní techniky, osazeny 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 přilehlých 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. Vlhkostí poškozená omítka bude nahrazena sanačním souvrstvím odolným proti vlhkosti a solím. Bude vybudována nová konstrukce podlahy, stávající zdivo místnosti bude od vysoké vlhkosti podloží izolováno vodorovnými chemickými clonami. V oblasti pod obvodovou stěnou místnosti zázemí výpravčího zřejmě došlo k sesednutí základového pasu.

V rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace je třeba provést stavebně technický průzkum základu a jeho podloží. Za předpokladu, že došlo k sesednutí části základového pasu, navrhuji provést podbetonování stávajícího pasu v rohu rozšířeným pasem. Trhliny, které se v současné době nezvětšují, budou v místnostech vyplněny sanační maltou.

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 52-62-01 ŽST Chrastava, zastřešení nástupišť a vstupů do podchodu

V ŽST Chrastava bude zrušen a zdemolován stávající podchod vyústěný ve vestibulu výpravní budovy (VB). Nový podchod bude situován jihovýchodně od VB. Podchod bude propojovat jihovýchodní území za kolejíštěm, zastřešené ostrovní 2. nástupiště se schodištěm a výtahem a dalším schodištěm a výtahem vyústí v zastřešeném prostoru zastávek autobusů u VB a současně části 1. nástupiště. Toto řešení umožňuje bezkolizní pohyb cestujících směřujících od města a od autobusů k nástupištím vlakové dopravy a naopak. Zastřešení u VB bude vybaveno drobnou architekturou: lavičky, stojany na kola, odpadkové koše.

Zastřešení 2. nástupiště, schodiště a výtahu je navrženo v max. délce 48,0 m, sloupy á 5,00 m. Nosná konstrukce zastřešení je dřevěná repasovaná ze stávajícího zastřešení. Půdorys zastřešení nástupiště bude v podélném směru prodloužen v modulu 5000 mm. Nové základové konstrukce pod svislé dřevěné sloupy budou provedeny stejným způsobem jako základy stávající. Nová plechová krytina bude mechanicky kotvena k podkladu a místa kotvení budou opatřena proti zatékání vody. Ve spodní části zastřešení budou umístěny podhledové panely. V podhledu bude integrována zářivková LED svítidla v provedení anti-vandal. Informační systém bude podvěšený tak, aby podchodná výška byla minimálně 2,50m. Dešťové vody budou z odvodňovacího žlabu svedeny svody z pozinkovaného plechu umístěnými mezi přírubami ocelového válcovaného profilu sloupů do ležatých svodů nově zbudované přípojky dešťové kanalizace SO 52-50-01 ŽST Chrastava, dešťová kanalizace. Detailní technické a architektonické řešení přístřešku a doplnění repasované ocelové konstrukce o nové prvky, podhledy apod. bude řešeno podrobně v dalším stupni dokumentace.

Princip zastřešení výstupů z podchodu v přednádražím prostoru jihovýchodně od VB navazuje na tvarosloví zastřešení stávající historické nádražní budovy. Je zde navržen přístřešek se sklonem valbové střechy blížícím se sklonům střech na výpravní budově. Také krytina je uvažovaná obdobná jako na stávajících střechách včetně shodné barevnosti.

Zastřešení schodiště a výtahové šachty jako výstupů z podchodu zároveň slouží k zastřešení přilehlé části 1. nástupiště. Tvar střechy zastřešení je stanový. Nosná konstrukce střechy je ocelová, v barvě antracitově šedá. Svislou nosnou konstrukci tvoří několik sloupů uzavřeného profilu. Střešní krytina bude provedena z vláknocementových šablon. Podhled bude jako u zastřešení 2. nástupiště z desek z vysokotlakého laminátu, které mají strukturu a barevnost dřeva. Výška přístřešku je dána potřebou minimální podchodné výšky 2,50m pod zavěšeným informačním systémem. Dešťová voda ze střechy bude svedena nově zbudovanou přípojkou dešťové kanalizace do stávajícího řadu obecní kanalizace.

SO 52-62-02 ŽST Chrastava, demolice stávajícího zastřešení nástupiště

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

Nosná konstrukce zastřešení je dřevěná v kombinaci s ocelovými válcovanými profily v místě kotvení sloupů. Zastřešení nástupiště je v délce cca 21,0m se sloupy á 5,0m. Nosná konstrukce zastřešení ve tvaru „vlaštovky“.

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 nástupištích, na konstrukcích zastřešení a nástupištních přístřešků, před vjezdem do stanic a zastávek na vlastních sloupcích, v podchodech a také ve veřejných prostorách VB. Pro zrakově postižené budou navrženy orientační hlasové majáčky a hmatové štítky.

D.2.2.5 Demolice

SO 52-65-01 ŽST Chrastava, demolice stavědla St.1

V ŽST Chrastava bude provedena demolice stavědla 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 stavědla 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 vybaveno drobnou architekturou městského typu ocelové konstrukce: 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 – EOV)

SO 52-74-01 ŽST Chrastava, EOV

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 EOV bude zajištěno z rozvodny NN z rozvaděče RH ve výpravní budově.

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

D.2.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 52-76-01 ŽST Chrastava, rozvody 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 SŽDC 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 SŽDC 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 začleněno do ovládání venkovního osvětlení ŽST v systému

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

Připojení výtahů

Kromě osvětlení budou v rámci tohoto stavebního objektu instalovány i 2 přívody pro výtahy a 2 přívody pro jejich temperování. Výtahy se připojí, v souladu s ČSN 332130 čl. 4.4.1, v hlavním rozvaděči výpravní budovy RH kabelem CYKY 5Cx6. Kabelové vedení povede z místnosti rozvaděče do nového podchodu a podchodem bude přiveden k výtahové šachtě a ukončí se ve výšce 200mm pod konečnou podlahou horní stanice a ponechá se s délkovou rezervou min 10 m. Přesné požadavky na připojení bude upřesněno z podmínek fy. dodávající výtahy.

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

Nové venkovní osvětlení nezastřešených částí ostrovních nástupišť je navrženo svítidly LED instalovaných na sklopných 6m 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 nové rozvodny NN ve výpravní budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ŽST. Nové osvětlení je navrženo v souladu se směrnicí SŽDC 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 SŽDC E11.

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

Nové venkovní osvětlení nezastřešených částí ostrovních nástupišť je navrženo svítidly LED instalovaných na sklopných 6m 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 nové rozvodny NN ve výpravní budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ŽST. Nové osvětlení je navrženo v souladu s předpisem SŽDC 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 SŽDC E11.

SO 52-76-04 ŽST 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 nové rozvodny NN ve výpravní budově. Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ŽST. Dálkové ovládání a diagnostika systému osvětlení a napájení budou zapojeny do systému DDTS. Osvětlení podchodu bude připojeno na zálohovanou síť (dieselagregátu).

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

Nová osvětlovací soustava přístupové cesty bude tvořena 2ks u paty sklopným osvětlovacím stožárem o výšce 5,5m, který bude osazen 1ks LED svítidlem se zdrojem o výkonu 19W. Osvětlení je napájeno kabelovým přívodem CYKY 4x6 mm². Ovládání osvětlení je navrženo prostřednictvím řídicího PLC v rozvaděči osvětlení ŽST. Nové osvětlení je navrženo v souladu s předpisem SŽDC 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 SŽDC 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. koordinační situace.

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

RVO. Rozvaděče budou umístěny na stávající místa rozvaděčů v zastávkách. Rozvaděče budou umožňovat připojení na DDTS. 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 námitky a veřejnost připomínky do

15 dnů od doručení tohoto oznámení.

K později uplatněným závazným stanoviskům, námitkám a připomínkám nebude přihlédnuto. Účastníci řízení mohou nahlížet 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 navrhnout 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 navrhnout jejich doplnění.

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

Obec může uplatnit námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, 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 námitky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým je její právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným 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 MěÚ Chrastava
MĚSTSKÝ ÚŘAD
463 31 CHRÁSTAVA
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: 10. 12. 2019

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí 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, IDDS: ic4bjj7

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

Magistrát města Liberec, IDDS: 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., IDDS: uccchjm

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

v zastoupení AF- CITYPLAN s.r.o., IDDS: wxnvyhk

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

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

Obec Bílý Kostel nad Nisou, IDDS: ic4bjj7

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

Statutární město Liberec, IDDS: 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 Zaplatílek, Andělohorská 414, 463 31 Chrastava

Ing. Jana Zaplatílková, Andělohorská 414, 463 31 Chrastava

Povodí Labe s. p., IDDS: dbyt8g2
sídlo: Víta Nejedlého č.p. 951/8, 500 03 Hradec Králové
Vzduchotechnik,s.r.o., Tovární 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: z49per3
sídlo: Husinecká č.p. 1024/11a, 130 00 Praha 3-Žižkov
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: f7rf9ns
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: jnnyjs6
sídlo: Plynárenská č.p. 499/1, 602 00 Brno 2
Ing. Lambert Medřický ELEKTRONOVA, 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: ygwch5i
sídlo: Tomíčková 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 - OVÚS, orgán ochrany přírody a krajiny, nám. 1.máje č.p. 1, 463 31 Chrastava
Magistrát města Liberec OŽP, 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 OD, IDDS: 7c6by6u
sídlo: nám. Dr. Ed. Beneše č.p. 1, 460 59 Liberec 1
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: 5mjaatd
sídlo: Wilsonova č.p. 300/8, Vinohrady, 121 06 Praha 2
Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje, krajské ředitelství, IDDS: hv4aivj
sídlo: Barvířská č.p. 29/10, 460 01 Liberec III
Krajské ředitelství policie Libereckého kraje, územní odbor Liberec, DI, IDDS: vsmhvp9
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. Bílý 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

k.ú. Dolní Chrastava:

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. Chrastava II:

p.p.č. 59/9, 60/4, 288/1

k.ú. Andělská Hora u Chrastavy:

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. Krvštofovo Údolí:

p.p.č. 1320, 1354

Na vědomí

NIPI BEZBARIÉROVÉ PROSTŘEDÍ o.p.s, IDDS: 5ec62h6

sídlo: Havlíčkova č.p. 4481, 586 01 Jihlava 1