






1E.B.2

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ se sídlem v Olomouc Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc
--	---

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MILOŠ KRAMEŠ Garant profese: Bc. MARTIN JARATH
---	---	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: Bc. MARTIN JARATH 	Vypracoval: Bc. MARTIN JARATH 	Kontroloval: ING. TOMÁŠ KAFKA 

Název akce: ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI TÝNIŠTĚ N. O. - ČASTOLOVICE - SOLNICE, 4. ČÁST 1. ETAPA	Číslo smlouvy: 17-185.208				
	Projektový stupeň: PD				
Část: SOUHRNNÁ ČÁST	Datum: 09/2018				
	Číslo části: B				
Název přílohy: PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	<table> <tr> <td>Měřítko: -</td> <td>Počet formátů: A4</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Číslo přílohy: 2 </td> </tr> </table>	Měřítko: -	Počet formátů: A4	Číslo přílohy: 2	
Měřítko: -	Počet formátů: A4				
Číslo přílohy: 2					

SUDOP PRAHA a.s.

středisko 201 železničních tratí a uzlů

130 80 Praha 3 - Žižkov

*„Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí - Častolovice -
Solnice, 4. část, 1. etapa“
Provozní a dopravní technologie*

Praha, září 2018

Vypracoval: Martin Jarath

Obsah:

1. Úvod	3
2. Provozně-technologické vyhodnocení současného stavu.....	4
2.1 Traťový úsek Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice	4
3. Počty vlaků pro účely hlukové studie.....	5
3.1 Rozsah dopravy v roce 2000.....	5
3.2 Stávající doprava.....	6
3.3 Výhledová doprava	7
4. Navrhované úpravy.....	9
4.1 Navrhované úpravy ve Výhybně Tutleky	11
4.2 Navrhované úpravy v ŽST Rychnov nad Kněžnou	11
4.3 Navrhované úpravy v ŽST Solnice	12
5. Stanovení jednotlivých stavebních postupů, nároky na výluky a stanovení dopravních opatření při jednotlivých výlukách.....	14
5.1 Hlavní zásady při stanovení dopravních opatření	14
6. Závěr	15
Seznam příloh.....	17

1. Úvod

Stavba je dílčí etapou stavební a technologické modernizace železniční infrastruktury v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Cílem stavby je zajištění potřebné přepravní kapacity uvedeného úseku. Je čtvrtou etapou investičního záměru, který má za úkol zajistit stavební a technologickou modernizaci železniční infrastruktury v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. V současnosti je dokončena realizace 1. etapy stavby s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.“ a realizace 2. etapy s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“. V přípravě je 3. etapa s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“. Po této části stavby je uvažována ještě 5. část, jejíž součástí bude elektrizace trati.

Touto dokumentací řešená 4. část stavby je dle požadavku investora rozdělena do dvou samostatných etap. První etapa řeší celý úsek Týniště n. O. – Častolovice – Solnice se zajištěním průjezdu budoucím nákladovým obvodem železniční stanice Solnice, druhá etapa má za úkol vybudovat vlastní nákladový obvod a zapojit jej do dokončené první etapy. Časový harmonogram výstavby a rozdělení stavby na jednotlivé stavební postupy (fáze) je obsahem části B.12 této dokumentace (organizace výstavby).

2. Provozně-technologické vyhodnocení současného stavu

2.1 Traťový úsek Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice

Začátek trati je v ŽST Letohrad, konec trati v ŽST Týniště nad Orlicí pro traťový úsek Týniště nad Orlicí – Častolovice.

Pro traťový úsek Častolovice – Solnice je začátek trati v Častolovicích, konec trati v Solnici. Na trati je provozován jednokolejný, obousměrný provoz v nezávislé trakci.

Největší dovolená rychlost:

Týniště nad Orlicí – Častolovice: 100 km/h,

Častolovice – Rychnov nad Kněžnou: 60 km/h,

Rychnov nad Kněžnou – Solnice: 50 km/h.

Rozhodné stoupání, spád a třída sklonu

Směr sudý			Směr lichý	
Spád	Třída sklonu	Traťový úsek	Spád	Třída sklonu
5	II	Častolovice – Týniště n. Orl.	0	III-IV
1	VI-VII	Častolovice – Rychnov n. K.	11	II
17	XI	Rychnov n. K. - Solnice	18	V

Traťový úsek Častolovice – Týniště nad Orlicí

Zábrzdňá vzdálenost: 700 m,

normativ délky vlaku nákladní dopravy: 360 m,

normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy: 155 m,

normativ délky vlaku osobní zastávkové dopravy: 155 m,

maximální traťové zatížení: C3.

Traťový úsek Častolovice – Solnice

Zábrzdňá vzdálenost: 400 m,

normativ délky vlaku nákladní dopravy: 190 m,

normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy: 45 m,

normativ délky vlaku osobní zastávkové dopravy: 45 m,

maximální traťové zatížení: C2.

Oproti současnému stavu by již před realizací této části stavby měla být vybudována nová Výhybna Rašovice.

3. Počty vlaků pro účely hlukové studie

3.1 Rozsah dopravy v roce 2000

Průměrná data za rok 2000 vychází z podkladů poskytnutých SŽDC O15.

3.1.1 Týniště nad Orlicí – Častolovice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
R klasické	6	1	7
Os klasické	13	3	16
Os motorové	14	3	17
Nákladní	6	1	7
Celkem vlaků	39	8	47

3.1.2 Úsek Častolovice – Rychnov nad Kněžnou

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	31	5	36
Nákladní krátký	5	1	6
Celkem vlaků	36	6	42

3.1.3 Úsek Rychnov nad Kněžnou – Rychnov nad Kněžnou zastávka

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	29	5	34
Nákladní krátký	5	1	6
Celkem vlaků	34	6	40

3.1.4 Úsek Rychnov nad Kněžnou zastávka – Solnice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	25	5	30
Nákladní krátký	5	1	6
Celkem vlaků	30	6	36

3.1.5 Průměrné parametry typových vlaků pro rok 2000

Druh soupravy	Délka vlaku [m]	Kotoučové brzdy [%]
R klasické	200	10
Os klasické	100	20
Os motorové	30	0
Nákladní	200	0
Nákladní krátký	60	0

3.2 Stávající doprava

Průměrná data za rok 2017 vychází z podkladů poskytnutých SŽDC O15.

3.2.1 Týniště nad Orlicí – Častolovice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
R klasické	2	0	2
Sp motorové	13	0	13
Os motorové	32	5	37
Nákladní	10	4	14
Celkem vlaků	57	9	66

3.2.2 Úsek Častolovice – Rychnov nad Kněžnou

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	35	5	40
Nákladní	6	4	10
Celkem vlaků	41	9	50

3.2.3 Úsek Rychnov nad Kněžnou – Rychnov nad Kněžnou zastávka

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	6	2	8
Nákladní	6	4	10
Celkem vlaků	12	6	18

3.2.4 Úsek Rychnov nad Kněžnou zastávka – Solnice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	4	2	6
Nákladní	6	4	10
Celkem vlaků	10	6	16

3.2.5 Průměrné parametry typových vlaků ve stávajícím stavu

Druh soupravy	Délka vlaku [m]	Kotoučové brzdy [%]
R klasické	120	60
Sp motorové	74	0
Os motorové	30	50
Nákladní	300	0

3.3 Výhledová doprava

Průměrná data ve výhledovém stavu.

3.3.1 Týniště nad Orlicí – Častolovice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
R klasické	2	0	2
Sp motorové	32	6	38
Os motorové	32	2	34
Nákladní	10	3	13
Celkem vlaků	76	11	87

3.3.2 Úsek Častolovice – Rychnov nad Kněžnou

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	16	4	20
Sp motorové	32	2	34
Nákladní	9	3	12
Celkem vlaků	57	9	66

3.3.3 Úsek Rychnov nad Kněžnou – Rychnov nad Kněžnou zastávka

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Sp, Os motorové	48	6	54
Nákladní	9	3	12
Celkem vlaků	57	9	66

3.3.4 Úsek Rychnov nad Kněžnou zastávka – Solnice

Druh soupravy	Den (6:00 – 22:00)	Noc (22:00 – 6:00)	Celý den
Os motorové	4	2	6
Nákladní	9	3	12
Celkem vlaků	13	5	18

3.3.5 Průměrné parametry typových vlaků ve stávajícím stavu

Druh soupravy	Délka vlaku [m]	Kotoučové brzdy [%]
R klasické	120	100
Sp motorové	45	100
Os motorové	45	100
Nákladní	450	80

4. Navrhované úpravy

V celém úseku stavby dojde k modernizaci traťové koleje, navrhované rychlosti jsou zřejmé z grafu dynamického průběhu rychlosti, který je také součástí dokumentace (část B11). Graf dynamického průběhu rychlosti obsahuje také rychlosti výhledové, jichž nebude realizací této části stavby dosaženo (jsou podmíněny realizací ETCS, resp. elektrizace). V úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou bude změněna zábrzdna vzdálenost (dojde ke zvýšení na 700 metrů). Všechny elektromotoricky stavěné výhybky i výkolejky budou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek.

Dále dojde k rekonstrukci zastávek a sjednocení délek nástupištní hrany na 90 metrů (na zastávkách je uvažováno zastavení pouze regionálních vlaků). V ŽST Častolovice a Rychnov nad Kněžnou nejsou navrhovány úpravy (byly již řešeny jinou stavbou, prodloužení nástupištní hrany na 90 metrů v ŽST Rychnov nad Kněžnou bude součástí navazující 5. části stavby spolu s elektrizací).

Součástí této části stavby je dále vybudování dvojkolejně Výhybny Tutleky poblíž zastávky Synkov.

Zastávka Rychnov nad Kněžnou zastávka bude z prostoru přejezdu přesunuta blíže nemocnici a bude nově nástupištěm u staniční koleje v obvodu ŽST Rychnov nad Kněžnou (při zachování názvu, tj. Rychnov nad Kněžnou zastávka).

V mezistaničním úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice bude zřízena nová dopravní – organizačně se bude jednat o nový obvod ŽST Solnice (obvod nákladové nádraží) – která bude určena pro zpracování vlaků nákladní dopravy (mezi obvodem nákladového nádraží a osobního nádraží, do něž je zaústěna vlečka Škody auto, Kvasiny, budou vozy představovány formou posunu). Vlečka na trati bude nově zaústěna do obvodu ŽST v tomto obvodu.

Nově bude zřízena zastávka Lipovka zastávka (v 1. etapě stavby na širé trati; po realizaci 2. etapy stavby půjde o nástupiště na staniční koleji v obvodu Solnice, nákladové nádraží). Zastávka Solnice zastávka (nyní v záhlaví ŽST Solnice) se bude po realizaci 1. etapy stavby nacházet na trati před vjezdovým návěstidlem do ŽST Solnice, po realizaci 2. etapy stavby bude umístěna na spojovací koleji mezi obvodem osobního a nákladového nádraží ŽST Solnice.

V ŽST Solnice, obvod osobního nádraží bude zachována pouze jedna dopravní kolej, a to zejména pro realizaci obrátů vlaků osobní dopravy u nástupiště (v případě potřeby i pro obsluhu VNVK manipulačním vlakem). Ostatní koleje budou manipulační, a to především pro účely překládky automobilů na vlečce Škody auto Kvasiny.

Navrhované úpravy jsou zřejmé také z přiložených dopravních schémat.

Zabezpečovací zařízení

Staniční

Ve výhybně Rašovice bude nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie zřízeno v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ a bude pouze upraveno v souvislosti se změnou traťové rychlosti v navazujících úsecích.

V ŽST Častolovice bylo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie aktivováno v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“ a bude pouze upraveno v souvislosti se změnou traťové rychlosti a vznikem nové Výhybny Tutleky.

Ve výhybně Tutleky zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronického typu s řídicí částí v ŽST Častolovice. Ve výhybně budou zřízeny úseky počítačů náprav, všechny výhybky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Železniční přejezd P4103 bude stavbou zrušen a nahrazen souběžnou komunikací.

V ŽST Rychnov nad Kněžnou bylo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie aktivováno v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“. Dochází k jeho úpravám v souvislosti se změnami traťové rychlosti, změnou zábrzdné vzdálenosti v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou a se zahrnutím zastávky Rychnov nad Kněžnou zastávka do obvodu ŽST s možností obratu nebo odstavení vlaku osobní dopravy na staniční koleji tamtéž.

V ŽST Solnice (oproti zadání stavby se doporučuje realizovat staniční zabezpečovací zařízení v obou obvodech současně) bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronického typu s počítači náprav.

V obvodu osobního nádraží bude pouze výhybka číslo 1 vybavena elektromotorickým přestavníkem. Ostatní výhybky v dopravní koleji budou zabezpečeny výměnovým a odtlačným zámkem. Výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku. Pro fyzické oddělení vlečkových kolejí (s přesuvnou) budou zřízeny uzamykatelné výkolejky bez závislosti na staničním zabezpečovacím zařízení.

V obvodu nákladového nádraží budou vlakové cesty ve směru do obvodu osobního nádraží možné pouze z koleje číslo 201. Kusé koleje pro odstavení vozů (číslo 208 – 218) budou kryty skupinovým návěstidlem pro posun, všechny výhybky v této skupině kolejí budou stavěny ručně. Stávající vlečka na trati bude nově zaústěna do obvodu stanice.

Traťové

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Častolovice – Rašovice a Rašovice – Týniště nad Orlicí je upravováno v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“.

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly na trati bylo v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou zřízeno stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“. Touto stavbou je stávající úsek rozdělen novou výhybnou Tutleky, stávající traťové zabezpečovací zařízení bude tedy upraveno a nově navázáno na staniční zabezpečovací zařízení výhybny Tutleky (stávající automatické hradlo Synkov budou zrušeno).

V mezistaničním úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel na trati (bude součástí staničního zabezpečovacího zařízení přilehlých stanic). Přejezd P4114 zůstane

zabezpečen pomocí výstražných křížů, přejezd P4115 bude zrušen a nahrazen podchodem pro pěší a cyklisty.

4.1 Navrhované úpravy ve Výhybně Tutleky

Výhybna Tutleky dělí jednokolejný úsek Častolovice – Rychnov nad Kněžnou na dva (přibližně v místě současného automatického hradla). Výhybna má dvě koleje a prozatím je uvažována s odvratnými kolejemi z předjízdny koleje číslo 3. Potřebnost odvratů bude posouzena v dalším stupni dokumentace a to zejména s ohledem na navazující instalaci ETCS.

Výhybna bude dálkově ovládána.

Seznam a určení kolejí

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Určení kolejí
1	648	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky, bez TV
3	648	předjízdná vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky, bez TV

Rychlosti kolejí

Kolej č.	Rychlost v km h ⁻¹
1	100
3	60

Rychlosti výhybek a kolejových spojek

Výhybka/spojka číslo	Rychlost v km h ⁻¹
1/2, 3/4	60

4.2 Navrhované úpravy v ŽST Rychnov nad Kněžnou

Vlastní stanice zůstane beze změn.

Zastávka Rychnov nad Kněžnou zastávka bude z prostoru přejezdu přesunuta blíže nemocnici a bude nově nástupištěm u staniční koleje číslo 1c v obvodu ŽST Rychnov nad Kněžnou (při zachování názvu, tj. Rychnov nad Kněžnou zastávka). U tohoto nástupiště bude možné konat obrát vlaku. V případě potřeby bude možné nástupištní hranu uvolnit přestavením vlaku do záhlaví dopravní za seřadovací návěstidlo Se4.

Nástupiště

Kolej číslo	Typ nástupiště	Délka nástupištní hrany [m]
1	boční	60
3	ostrovní s centrálním příchodem	60
1c	boční, Rychnov nad Kněžnou zastávka	90

4.3 Navrhované úpravy v ŽST Solnice

ŽST Solnice bude po vzniku nové dopravní rozdělena na dva obvody – obvod osobního nádraží a obvod nákladového nádraží.

Nová doprava – organizačně obvod ŽST Solnice, obvod nákladové nádraží – bude určena pro zpracování vlaků nákladní dopravy (příjem a sestava ucelených vlaků, deponování prázdných, případně těž ložených vozů, sestavování posunových dílů s prázdnými vozy pro přísun na vlečku v obvodu osobního nádraží atd.). Mezi obvodem nákladového nádraží a osobního nádraží, do něž je zaústěna vlečka Škody auto, Kvasiny, budou vozy přestavovány formou posunu.

Vlečka číslo 4254 (Praymesser) na trati bude nově zaústěna do obvodu ŽST v tomto obvodu.

Nově bude zřízena zastávka Lipovka zastávka (v 1. etapě stavby na širé trati; po realizaci 2. etapy stavby půjde o nástupiště na staniční koleji v obvodu Solnice, nákladové nádraží). Zastávka Solnice zastávka (nyní v záhlaví ŽST Solnice) se bude po realizaci 1. etapy stavby nacházet na trati před vjezdovým návěstidlem do ŽST Solnice, po realizaci 2. etapy stavby bude umístěna na spojovací koleji mezi obvodem osobního a nákladového nádraží ŽST Solnice.

V ŽST Solnice, obvod osobní nádraží bude zachována pouze jedna dopravní kolej, a to zejména pro realizaci obrátů vlaků osobní dopravy u nástupiště (v případě potřeby i pro obsluhu VNVK manipulačním vlakem). Ostatní koleje budou manipulační, a to především pro účely překládky automobilů na vlečce Škody auto Kvasiny.

Nástupiště

Kolej číslo	Typ nástupiště	Délka nástupištní hrany [m]
1	boční	90
91	boční, Solnice zastávka	90
201	boční, Lipovka zastávka	90

Seznam a určení kolejí

Koleje spojovací

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Určení kolejí
91	212	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky (vyjma zastavujících vlaků osobní dopravy), spojuje osobní nádraží a nákladové nádraží, nástupiště Solnice zastávka , bez TV

Koleje dopravní, obvod nákladové nádraží

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Určení kolejí
201	1168	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky, nástupiště Lipovka zastávka , bez TV
202	677	vjezdová, odjezdová (pouze směr Rychnov nad Kněžnou), bez TV
204	677	vjezdová, odjezdová (pouze směr Rychnov nad Kněžnou), bez TV
206	206	vjezdová, odjezdová (pouze směr Rychnov nad Kněžnou), bez TV

Koleje manipulační, obvod nákladové nádraží

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Určení kolejí
201a	530	záhlaví, zaústěna vlečka číslo 4254, bez TV
201c	549	záhlaví, bez TV
202a	???	výtažná, odvrtná (ochrana vlakových cest), bez TV
202b	???	výtažná, bez TV
202c	???	výtažná, odvrtná (ochrana vlakových cest), bez TV
208	455	manipulační, deponovací, bez TV
210	576	manipulační, deponovací, bez TV
212	575	manipulační, deponovací, bez TV
214	667	manipulační, deponovací, bez TV
216	706	manipulační, deponovací, bez TV
218	706	manipulační, deponovací, bez TV

Rychlosti kolejí

Kolej č.	Rychlost v km h ⁻¹
1, 91, 201	60 (70)
202, 204, 206	50

Rychlosti výhybek a kolejových spojek

Výhybka/spojka číslo	Rychlost v km h ⁻¹
1, 3	60

Na ostatních výhybkách a výhybkových spojkách je rychlost omezena na 50 km/h.

5. Stanovení jednotlivých stavebních postupů, nároky na výluky a stanovení dopravních opatření při jednotlivých výlukách

5.1 Hlavní zásady při stanovení dopravních opatření

- Kolem pracovního místa a v místech případných provizorních propojení bude zavedena pomalá jízda $v = 50 \text{ km/h}$. **Omezení rychlosti** kolem pracovního místa budou zaváděna **jen po nezbytně nutnou dobu** (jen v úseku, kde se skutečně pracuje a jen v období, kdy se pracuje; ne v celém mezistaničním úseku a po celý den).
- Konkrétnější dopravní opatření budou součástí dalšího stupně dokumentace, resp. výlukových rozkazů v závislosti na aktuální podobě jízdního řádu, průběhu souvisejících staveb atd.
- Dílčí omezení nad rámec základních výlukových stavů budou přednostně konána v nočních výlukách, případně alespoň o volných dnech (soboty, neděle, svátky) a školních prázdninách.
- Pravidelná nákladní doprava v případě krátkodobé výluky bude vedena s náskokem nebo vyčká ukončení výluky (z toho důvodu je doporučena realizace 2. etapy stavby, vybudování nákladového nádraží, v předstihu před 1. etapou).
- U stavebních postupů s odklonovou vozbou přes ŽST Letohrad bude nutné zajistit provozuschopnost a dostatečnou kapacitu na této odklonové trase (odklonová vozba by měla respektovat trasy vlaků pravidelné osobní dopravy).
- V případě zastaveného provozu v úseku Častolovice – Solnice bude v případě konání mimo celozávodní dovolenou společnosti Škoda auto, Kvasiny navržena překládka automobilů na náhradním místě.

Stavební postupy a navržená dopravní opatření jsou součástí samostatné části dokumentace (B12 Organizace výstavby).

6. Závěr

Realizací této části stavby dojde ke zlepšení parametrů tratě, zejména ke zkrácení jízdních do díky zvýšení traťových rychlostí a zvýšení propustné výkonnosti zkrácením jednokolejných mezistaničních úseků.

Oproti zadání se doporučuje realizace jednotlivých etap v opačném pořadí (druhá etapa před první nebo v souběhu s ní), a to zejména kvůli možnosti využití nákladového obvodu při konání krátkodobých (denních) výluk, kdy by v případě realizace dle zadání nebylo možné zachovat překládku automobilů (ložené vozy by nebylo kde deponovat). Dále by v takovém případě byla velmi obtížná samotná obsluha ŽST Solnice nákladními vlaky (vlaková cesta bude možná pouze na kolej číslo 1 k nástupišti).

Nezbytnou podmínkou pro plné využití nově navržených parametrů tratě je následná stavba systému ETCS (vlaky nevedené pod plným dohledem ETCS budou vedeny maximální rychlostí 100 km/h, resp. 60 km/h v úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice). Jako vhodná se dále jeví současná realizace elektrizace – v případě samostatně konané přibude výluk, při nichž je mimo období celozávodní dovolené nezbytné řešit problematiku překládky automobilů Škoda auto, Kvasiny.

Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1: Schéma současného stavu ŽST Solnice

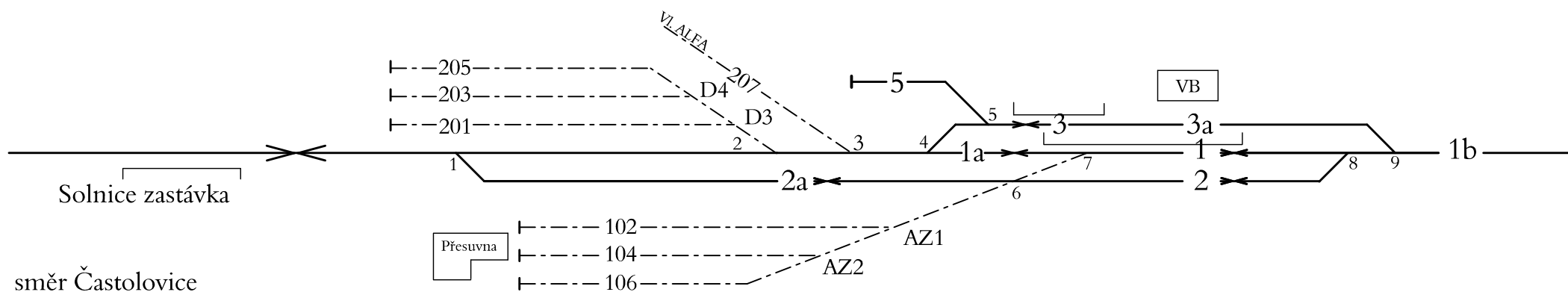
Příloha č. 2: Schéma navrhovaných úprav Výhybny Tutleky

Příloha č. 3: Schéma navrhovaných úprav ŽST Rychnov nad Kněžnou

Příloha č. 4: Schéma navrhovaných úprav ŽST Solnice, nákladové nádraží

Příloha č. 5: Schéma navrhovaných úprav ŽST Solnice, osobní nádraží

Schéma současného stavu ŽST Solnice



Legenda:

- > kolej dopravní
- kolej manipulační
- - - kolejíště vlečkaře

Schéma navrhovaných úprav Výhybny Tutleky

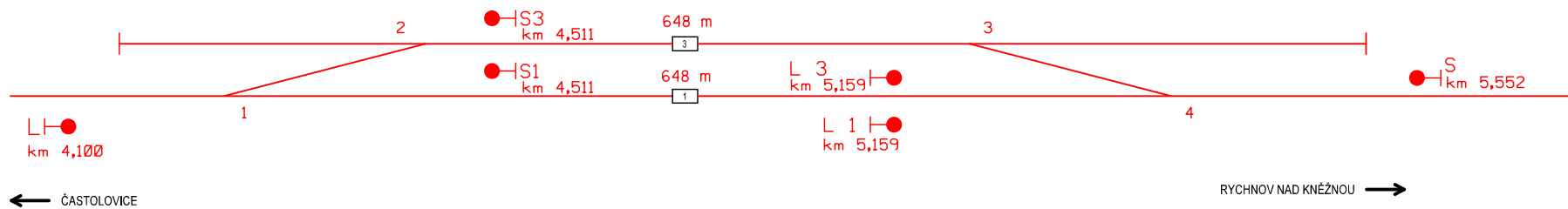
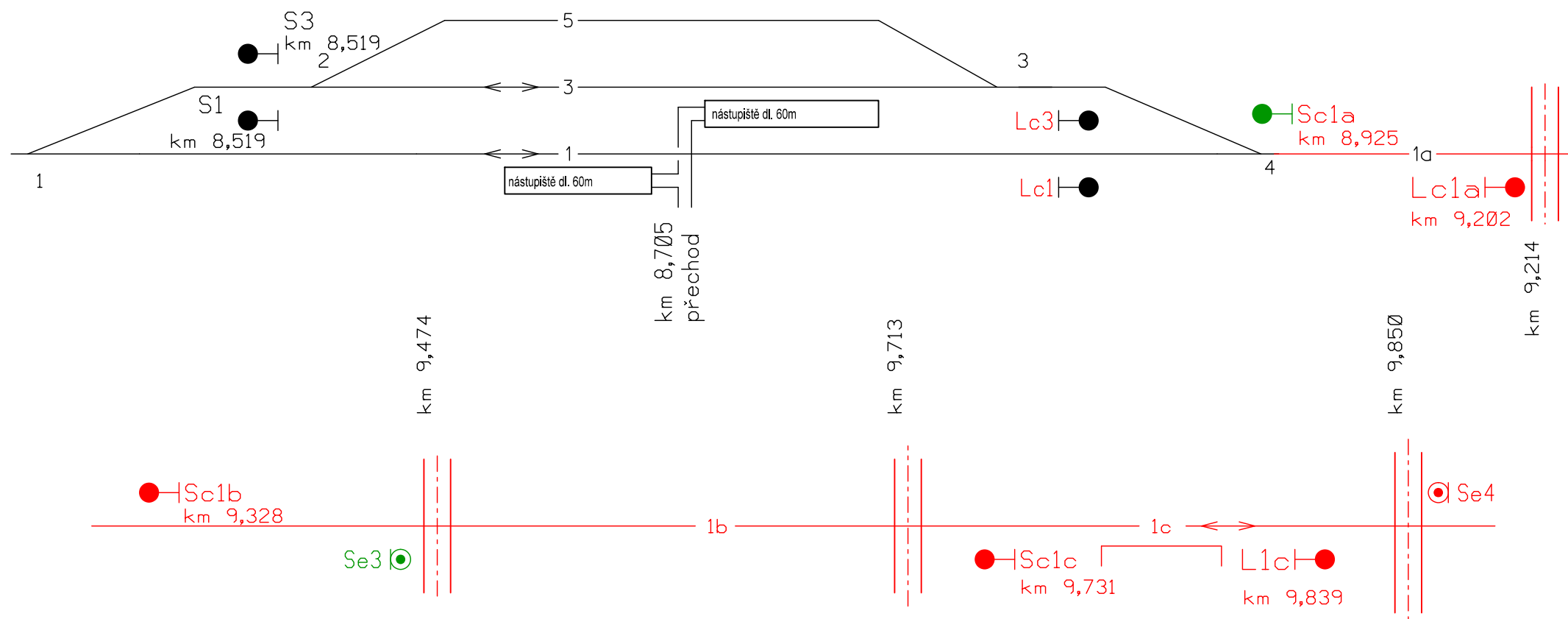


Schéma navrhovaných úprav ŽST Rychnov nad Kněžnou



Rychnov nad Kněžnou zastávka

Schéma navrhovaných úprav ŽST Solnice, nákladové nádraží

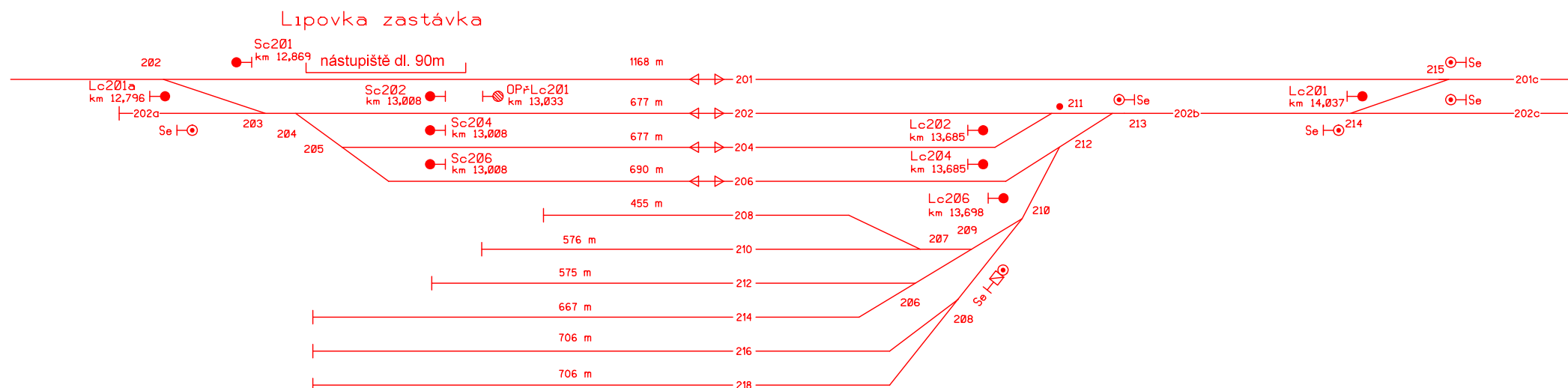


Schéma navrhovaných úprav ŽST Solnice

