
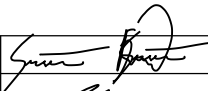
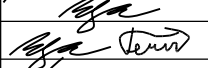
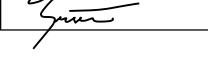



Společnost
VALBEK - PRODEX

Valbek

Valbek **Prodex**

				Číslo soupravy
1	Zpracování připomínek	03/2021		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor  SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město			 Valbek	
Odpov. projektant stavby	Ing. Aleš Sršeň, Ing. Ondřej Vránek			
Odpov. projektant PS, SO, části	Ing. Erik Balga			
Vypracoval	Ing. Erik Balga, Ing. Marek Peřina			
Technická kontrola	Ing. Aleš Sršeň			
Rekonstrukce ŽST Nový Bor Záměr projektu			VALBEK spol. s r.o., středisko Praha V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 tel.: +420 277 007 726 info.praha@valbek.cz	
			Zak. číslo zhotov.	20PH61014
			Datum	03/2021
			Stupeň	ZP
			Měřítko	-
Provozní a dopravní technologie			Část	Příloha
			K	1

OBSAH

Seznam tabulek	3
Seznam užitých zkratk.....	5
Úvod	7
1. Provozně technologické vyhodnocení stávajícího stavu	9
1.1. Přilehlé mezistaniční úseky	9
1.2. Železniční stanice Nový Bor	12
1.3. Technologie provozu.....	18
1.3.1. Osobní doprava	18
1.3.2. Nákladní doprava.....	18
1.4. Stanovení typových souprav.....	19
1.5. Stávající jízdní doby	19
2. Návrhový stav.....	21
2.1. Přilehlé mezistaniční úseky.....	21
2.2. Železniční stanice Nový Bor	23
2.3. Technologie provozu.....	27
2.3.1. Osobní doprava	27
2.3.2. Nákladní doprava.....	28
2.4. Výhledové jízdní doby	28
2.5. Úspora cestovních dob	29
2.6. Úspora zaměstnanců.....	29
Závěr.....	31
Seznam příloh	33

SEZNAM TABULEK

tab. č. 1: Základní charakteristické informace o dráze	7
tab. č. 2: Kilometrická vzdálenost dopraven a zastávek a jejich vzájemná vzdálenost	9
tab. č. 3: Nejvyšší traťová rychlost, zábrzdňá vzdálenost a prostorová průchodnost	9
tab. č. 4: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry podle změny č. 35 v TTP	10
tab. č. 5: Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení	10
tab. č. 6: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav	11
tab. č. 7: Normativy délky vlaků	11
tab. č. 8: Rozsah dopravy, stávající stav	12
tab. č. 9: Normativ hmotnosti vlaků	12
tab. č. 10: Normativ hmotnosti vlaků, přípřež, postrk	12
tab. č. 11: Seznam kolejí v ŽST Nový Bor a jejich parametrů	13
tab. č. 12: Seznam hlavních návěstidel a jejich předvěstí, ostatních nepřenosných návěstidel	14
tab. č. 13: Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor	15
tab. č. 14: Sklonové poměry kolejí ve stanici Nový Bor	16
tab. č. 15: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran	16
tab. č. 16: Nástupiště ve stanici Nový Bor	17
tab. č. 17: Stávající parametry vlaků nákladní dopravy	18
tab. č. 18: Výkon manipulačního místa, Nový Bor, údaje za rok 2018	18
tab. č. 19: Parametry typových souprav	19
tab. č. 20: Jízdní doby, varianta bez projektu, sudý směr	19
tab. č. 21: Jízdní doby, varianta bez projektu, lichý směr	19
tab. č. 22: Nejvyšší traťová rychlost, zábrzdňá vzdálenost a prostorová průchodnost	21
tab. č. 23: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry (nový stav)	21
tab. č. 24: Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení	22
tab. č. 25: Seznam přejezdů v řešeném úseku, nový stav	22
tab. č. 26: Rozsah dopravy, výhledový stav	23
tab. č. 27: Seznam kolejí v ŽST Nový Bor a jejich parametrů	23
tab. č. 28: Popis návěstidel, nový stav	24
tab. č. 29: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran	24
tab. č. 30: Nástupiště ve stanici Nový Bor	25
tab. č. 31: Interval křižování, R - R, svorské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 1. koleji	25
tab. č. 32: Interval křižování, R - R, svorské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 3. koleji	26
tab. č. 33: Interval křižování, R - R, českolipské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 1. koleji	26
tab. č. 34: Interval křižování, R - R, českolipské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 3. koleji	27
tab. č. 33: Jízdní doby, varianta s projektem, sudý směr	28
tab. č. 34: Jízdní doby, varianta s projektem, lichý směr	28
tab. č. 35: Úspora cestovních dob, sudý směr	29
tab. č. 36: Úspora cestovních dob, lichý směr	29
tab. č. 37: Personální potřeba ŽST Nový Bor (včetně zálohy)	29

SEZNAM UŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
AVV	Automatické vedení vlaku
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
DNO	Deska nouzové obsluhy
DŘ	Dálkové řízení
DŽDC	Dispečer železniční dopravní cesty
ED	Elektrodispečer
EOV	Elektrický přestavník výměn
ETCS	European Train Control Systems
ES	Elektronické stavědlo
Ex	Expresní vlak
EZS	Elektrická zabezpečovací signalizace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
Lv	Lokomotivní vlak
Mn	Manipulační nákladní vlak
NEx	Nákladní expresní vlak
Odb	Odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství Správy železnic
Os	Osobní vlak
PMD	Posun mezi dopravami
Pn	Průběžný nákladní vlak
PN	Přivolávací návěst
R	Rychlík
Sp	Spěšný vlak
SŘ	Staniční řád
STS	Spínací traťová stanice
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TD	Traťový dispečer
TM	Trakční měnič
TTP	Tabulka traťových poměrů
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VPP	Volný postranní prostor
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Hlavním cílem stavby je úspora dopravních zaměstnanců a dále zejména zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad TK a centrálního přechodu, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění úspory energie a zajištění požadavků platné legislativy – zejména interoperability.

Předmětem je kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor, rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku pouze v místech přejezdů na traťovém úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor a realizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení z ŽST Nový Bor do ŽST Svor.

Kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor, která se předpokládá od km cca 56,200 (kolej přímá) do km 57,421 (kolej přímá), dále rekonstrukce železničního svršku a spodku pouze v místech přejezdů na traťovém úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor a rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v úseku Nový Bor - Svor (přesný rozsah stavby bude upřesněn v rámci zpracování dokumentace). V úseku se nachází ŽST Nový Bor (včetně) a ŽST Svor (mimo).

Tato stavba je koordinována se stavbami, popřípadě respektuje budoucí stavby:

- Rekonstrukce ŽST Česká Lípa – dokumentace skutečného provedení stavby,
- Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk,
- Realizace suché nádrže na toku Šporka, investor: Povodí Ohře, státní podnik, projektant: Seco Hydroprojekty a.s., vedoucí projektant Ing. Radek Veselý,
- Obchvat obce Svor, investor ŘSD,
- SP Praha-Mladá Boleslav – Liberec (rozpracovaná SP),
- Oprava traťového úseku Česká Lípa – Jedlová v oblasti mokřadu říčky Šporka.

Podklady pro zpracování:

- Zpracovaný ZP akce „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“ -neschváleno, k nahlédnutí u Zadavatele,
- Geodetické a mapové podklady zpracované SŽG Praha, 2015,
- Geotechnický průzkum, Zpracovatel KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o.,
- Geotechnický průzkum, Zpracovatel AZ GEO s.r.o.,
- Přírodovědný průzkum, Zpracovatel RNDr. Zdeňka Mrlíková,
- Průzkumné měření – vibrace, Zpracovatel REVITA Engineering.

V tab. č. 1 jsou přehledně uvedeny základní charakteristické informace o řešené dráze.

tab. č. 1: Základní charakteristické informace o dráze	
Kategorie dráhy podle zákona č.266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5, F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle prohlášení o dráze	465
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	540B
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	080
Číslo traťového a definičního úseku	1101, 1101 16, 1101 J1, 1101 JA, 1101 20
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	do 70 km/h
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1
Třída tratí dle ČSN EN 1991-2/Z4	2.

1. PROVOZNĚ TECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

ŽST Nový Bor je stanicí mezilehlou. Uvedená stanice se nachází na trati Česká Lípa hl.n. – Jedlová, číslo dle TTP je 540B. Začátek trati je 540B je v ŽST Česká Lípa hl.n. (km 44,867). Konec trati 540B je v ŽST Jedlová (km 70,802).

1.1. Přilehlé mezistaniční úseky

Ke stanici jsou přilehlé dva mezistaniční úseky:

1. Česká Lípa hl.n. – Nový Bor,
2. Nový Bor – Svor.

Základní údaje, zastávky

Úsek trati Česká Lípa hl.n. – Svor je součástí tratě 540B Česká Lípa hl.n. – Jedlová (číslování dle TTP). Provozovatelem je Správa Železnic, státní organizace. Řešený úsek spadá pod Stavební správu západ, OŘ Hradec Králové, provozní obvod Liberec (po vjezdové návěstidlo v km 70,163 ŽST Jedlová). Provoz je organizován dle předpisu SŽDC D1. Řešený traťový úsek se převážně nachází na území Libereckého kraje, menší část zasahuje do Ústeckého kraje. Trať není součástí TŽK ani dálkových nákladních koridorů.

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať o normálním rozchodu. Úsek trati Česká Lípa hl.n. – Nový Bor – Svor má délku 17,325 km. V mezistaničním úseku Česká Lípa hl.n. – Nový Bor se nachází dvě zastávky. V úseku Nový Bor – Svor se nenachází žádná zastávka.

tab. č. 2: Kilometrická vzdálenost dopraven a zastávek a jejich vzájemná vzdálenost				
Druh DB	Název dopravního bodu	Staničení [km]	Vzájemná vzdálenost [km]	Mezistaniční vzdálenost [km]
ŽST	Česká Lípa hl. n.	44,867	2,133	12,222
zast.	Česká Lípa střelnice	47,000	6,384	
zast.	Skalice u České Lípy	53,384	3,705	
ŽST	Nový Bor	57,089	5,103	5,103
ŽST	Svor	62,192		

Rychlosti, sklonové poměry

Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Česká Lípa hl.n. – Svor je 70 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 700 m. Dovolená třída zatížení v uvedeném úseku je C3 a průchodnost Z-GC. Přehled je uveden v tab. č. 3.

tab. č. 3: Nejvyšší traťová rychlost, zábrazdná vzdálenost a prostorová průchodnost					
Úsek		Nejvyšší traťová rychlost [km/h]	Zábrazdná vzdálenost [m]	Traťová třída zatížení	Prostorová průchodnost
Česká Lípa hl. n.	Nový Bor	70	700	C3	Z-GC
Nový Bor	Svor	70	700	C3	Z-GC

Podrobný průběh traťového rychlosti a sklonu je uveden v tab. č. 4. Ve směru staničení trať převážně stoupá. Z uvedeného důvodu není stanoven rozhodný spád pro bezpečné brždění vlaku. Třída sklonu směrodatná pro stanovení technického normativu hmotnosti je IX – X. V opačném směru je rozhodný spád 17 ‰ a rozhodná třída sklonu II.

tab. č. 4: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry podle změny č. 35 v TTP						
Rozh. spád/tř. skl	Omez	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Omez	Rozh. spád / tř. skl
			Česká Lípa hl.n.			
- / X		70	45,462	65	obl.	17 / II
			Skalice u České Lípy			
- / X	přech	40	56,602	70		17 / II
			Nový Bor			
- / IX - X	přech,přev	65	57,382	40	přech	17 / II
		70	59,124	65	přech,přev	
	přech	40	61,823	70		
			Svor			

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Nový Bor – Česká Lípa hlavní nádraží je TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 – automatické hradlo, ITZZ do SZZ ESA, s oddílovými návěstidly, s počítači náprav.

V mezistaničním úseku Nový Bor – Svor je TZZ typu RPB-88 podle ČSN 34 2620 se jedná o zařízení 2. kategorie. Obsluha TZZ je dle předpisu SŽDC (ČD) Z1, návodu na obsluhu a doplňujícího ustanovení uloženého v příloze č. 16 SŘ.

Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení je uveden v tab. č. 5.

tab. č. 5: Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení				
Dopravní bod	staniční zab. zařízení		traťové zab. zařízení	
	kategorie	typ	kategorie	typ
Česká Lípa hl.n.	3.	ESA 44 z JOP		
			3.	AH1
Nový Bor	2.	TEST 13 (B)		
			2.	RPB
Svor	3.	TEST 10 (A)		

Přejezdy

V řešeném úseku se nacházejí tyto přejezdy:

tab. č. 6: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P3253	57,388	místní komunikace; Nový Bor – ulice B.Egermanna	AŽD 71 PZS 3ZNI	km poloha ovládacích úseků kolejových obvodů 57,376 – 58,292; závislost na návěstidlech ŽST Nový Bor; kontrolní a ovládací prvky výpravčí ŽST Nový Bor*; hlavní přejezd
P3254	57,692	místní komunikace; Nový Bor – ulice gen. Svobody	AŽD 71 PZS 3ZNI	km poloha ovládacích úseků kolejových obvodů 57,376 – 58,693; závislost na návěstidlech ŽST Nový Bor; kontrolní a ovládací prvky výpravčí ŽST Nový Bor *
P3255	57,784	místní komunikace; Nový Bor – ulice Žižkova	AŽD 71 PZS 3ZNI	km poloha ovládacích úseků kolejových obvodů 57,376 – 58,693; závislost na návěstidlech ŽST Nový Bor; kontrolní a ovládací prvky výpravčí ŽST Nový Bor*
P3256	60,400	účelová komunikace, lesní cesta	PZM 2U** PZM otevíraný podle potřeby	trvale uzamčen, obsluha v místě ručně odborně způsobilým zaměstnancem Správy železnic jen se souhlasem výpravčího ŽST Nový Bor a ŽST Svor, přístup na pozemky

* PZZ doplněno o zařízení pro přenos informace o nežádoucí výstraze PZZ do ŽST Česká Lípa hlavní nádraží prostřednictvím zařízení pro přenos dat MDP 70.

** přejezd opatřený uzamykatelnou závorou (podmínky používání přejezdu viz. Vyhláška č. 177/1995 Sb. MD, vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů).

Délka vlaků

Stávající hodnoty normativů pro vlaky osobní a nákladní dopravy jsou uvedeny v tab. č. 7.

tab. č. 7: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	348
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	348
Normativ délky O (vlaky osobní dopravy)	60
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	60

Stávající rozsah dopravy

Stávající rozsah dopravy vychází z GVD 2019/2020. Uvedené hodnoty jsou platné pro nejvytíženější pracovní dny v týdnu – tedy úterý a čtvrtky. V těchto dnech jsou provozovány 3 pravidelné vlaky nákladní dopravy. Započítány byly pouze vlaky pravidelné. V tab. č. 8 je uveden přehled stávajícího rozsahu dopravy kategorizovaný dle druhu vlaků a příslušných směrů.

tab. č. 8: Rozsah dopravy, stávající stav

úsek	R			Os			Sv			Mn			Σ S/L	ΣΣ
	S	L	Σ	S	L	Σ	S	L	Σ	S	L	Σ		
Česká Lípa – Nový Bor	7	7	14	12	11	23	1	1	2	1	2	3	21/21	42
Nový Bor – Svor	6	6	12	11	10	21	0	0	0	1	1	2	18/17	35

Vysvětlivky k tab. č. 8:

S – sudý směr, L – lichý směr

Hmotnost vlaků

Přehled normativů hmotnosti vlaků nezávislé trakce jsou uvedeny v následujících tabulkách.

tab. č. 9: Normativ hmotnosti vlaků

Úsek	Technický normativ v tunách pro lokomotivu řady				Poznámka
	730	740	749	753.6	
	731	743	754	753.7	
		744.7		755	
Česká Lípa – km 68.500		T 510	T 510	T 550	
	S 290	S 450	S 450	S 550	
km 68.500 - Jedlová		T 1900	T 1900	T 2300	
		S 1700	S 1700	S 2100	

tab. č. 10: Normativ hmotnosti vlaků, přípřež, postrk

Úsek	Technický normativ v tunách pro lokomotivu řady				Poznámka
	2x740	2x749	2x753.6		
	2x743	2x754	2x753.7		
	2x744.7		2x755		
Česká Lípa – km 68.500	T 1020	T 1020	T 1050		
	S 900	S 900	S 1000		
km 68.500 - Jedlová	T 2600	T 2600	T 2600		
	S 2300	S 2300	S 2500		

Posun mezi dopravami

PZS V KM 57,388; 57,692 a 57,784 jsou závislá na návštěi dovolující jízdu hlavních návěstidel. Dovolí-li výpravčí jízdu PMD jiným způsobem, než návštěi dovolující jízdu (kromě PN) uvedených návěstidel, musí zajistit uzavření přejezdů nebo zpravit strojvedoucího písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezd.

1.2. Železniční stanice Nový Bor

Železniční stanice Nový Bor leží v km 57,089 trati celostátní dráhy Česká Lípa hlavní nádraží – Jedlová. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Stanice je obsazena výpravčím. Ve stanici je trvale zavedena výluka dopravní služby v čase 00:10:00 – 03:30:00. Stanice je dále obsazena dozorcem výhybek v době stanovené rozvrhem služby (v době nepřítomnosti přebírá povinnosti dozorce výhybek výpravčí).

V železniční stanici je v běžný pracovní den celkový obrat cestujících o hodnotě 554 osob (údaj z roku 2018).

V tab. č. 11 jsou uvedeny specifikace o kolejích ve stanici.

tab. č. 11: Seznam kolejí v ŽST Nový Bor a jejich parametrů

Označení kolejje	Délka / užitečná délka	Délka kolejje	Užitečná délka kolejje	Účel použití, trakční vedení
		Vymezené polohou		
1	522 / 453	námezník výh. č. 1–námezník výh. č. 11	L1 – S1	dopravní kolej; hlavní kolej; vjezdová a odjezdová
3	449 / 428	námezník výh. č. 3–námezník výh. č. 9	L3 – S3	dopravní kolej; vjezdová a odjezdová
5	441 / 328	námezník výh. č. 3 – námezník výh. č. 8	L5 – S5	dopravní kolej; vjezdová a odjezdová
2	463 / 305	námezník výh. č. 2 – hrot výh. č. 7	Vk1 – Se2	manipulační
2a	51 / 51	námezník výhybky č. 7 - zarážedlo	námezník výhybky č. 7 - zarážedlo	manipulační kusá, pro potřeby OŘ Hradec Králové, ST Liberec

tab. č. 12: Seznam hlavních návěstidel a jejich předvěstí, ostatních nepřenosičných návěstidel platných pro posun

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Odpovědnost a místo obsluhy	Rozsvícení	Poznámky
světelná předvěst PŘL	55,161	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné vjezdové L	56,555	dopravní kancelář / výpravčí		
označník	56,600	neobsluhuje se	neosvětluje se	od ŽST Česká Lípa hlavní nádraží; vzdálenost od krajní výhybky č. 1 je 117 m
světelné seřaďovací Se1	56,711	PSt 1 / dozorce výhybek, OZZD		
světelné odjezdové S1	56,826	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné odjezdové S3	56,857	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné odjezdové S5	56,935	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné odjezdové L1	57,279	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné odjezdové L3	57,285	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné odjezdové L5	57,263	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné seřaďovací Se2	57,281	PSt 2 / dozorce výhybek, OZZD		
světelné seřaďovací Se3	57,395	PSt 2 / dozorce výhybek, OZZD		
označník	57,682	neobsluhuje se	neosvětluje se	od ŽST Svor; vzdálenost od krajní výhybky č. 11 je 302 m
světelné vjezdové S	58,020	dopravní kancelář / výpravčí		vzdálenost od krajní výhybky číslo 11 je 640 m; telefon
světelná předvěst PŘS	58,723	dopravní kancelář / výpravčí		
PŘLo	52,753	dopravní kancelář / výpravčí		
světelné oddílové So	53,220	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí		PN; PN závislá s PZZ; telefon; štít OP
světelné oddílové Lo	53,481	dopravní kancelář / výpravčí		PN; PN závislá s PZZ; telefon; štít Op
PŘSo	54,060	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí		

Nedodržení průjezdného průřezu

Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor jsou zapsána v následující tab. č. 13.

<i>tab. č. 13: Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor</i>		
Místo překážky (kolej, km)	Umístění vpravo – P vlevo – L	Název překážky (bližší označení stavby či zařízení)
kolej č. 1 v km 56,721	L	mostní zábradlí
kolej č. 1 v km 56,731	P	mostní zábradlí
kolej č. 1 v km 56,826	L	návěstidlo S1
kolej č. 1 v km 57,279	P	návěstidlo L1
kolej č. 1 v km 57,285	L	návěstidlo L3
kolej č. 3 v km 56,721	L	mostní zábradlí
kolej č. 3 v km 56,826	P	návěstidlo S1
kolej č. 3 v km 56,857	L	návěstidlo S3
kolej č. 3 v km 57,263	L	návěstidlo L5
kolej č. 3 v km 57,285	P	návěstidlo L3
kolej č. 5 v km 56,857	P	návěstidlo S3
kolej č. 5 v km 56,924	L	stožár osvětlení č. 9
kolej č. 5 v km 56,935	L	návěstidlo S5
kolej č. 5 v km 56,950	L	stožár osvětlení č. 10
kolej č. 5 v km 56,977	L	stožár osvětlení č. 11
kolej č. 5 v km 56,004	L	stožár osvětlení č. 12
kolej č. 5 v km 56,031	L	stožár osvětlení č. 13
kolej č. 5 v km 56,058	L	stožár osvětlení č. 15
kolej č. 5 v km 57,086	L	stožár osvětlení č. 16
kolej č. 5 v km 57,102	L	stojan na zarážky
kolej č. 5 v km 57,113	L	stožár osvětlení č. 17
kolej č. 5 v km 57,140	L	stožár osvětlení č. 18
kolej č. 5 v km 57,167	L	stožár osvětlení č. 19
kolej č. 5 v km 57,194	L	stožár osvětlení č. 20
kolej č. 5 v km 57,219	L	stojan na zarážky
kolej č. 5 v km 57,221	L	stožár osvětlení č. 21
kolej č. 5 v km 57,247	L	stožár osvětlení č. 22
kolej č. 5 v km 57,263	P	návěstidlo L5
kolej č. 2 v km 57,118 – 57,225	P	boční rampa

Sklonové poměry kolejí

Koleje ve stanici Nový Bor se svažují směrem ke stanici Česká Lípa hl. n. Sklonové poměry jsou uvedeny v tab. č. 14.

tab. č. 14: Sklonové poměry kolejí ve stanici Nový Bor

Číslo koleje (záhlaví ze směru)	Nejnepříznivější spád v ‰	Spád směrem k
záhlaví směr Česká Lípa hlavní nádraží od návěstidla L po výhybku č. 1	16,56 ‰	ŽST Česká Lípa hlavní nádraží
záhlaví směr Česká Lípa hlavní nádraží od výhybky č. 1 po návěstidlo S5	11,10 ‰	ŽST Česká Lípa hlavní nádraží
staniční kolej	1,00‰	ŽST Česká Lípa hlavní nádraží
záhlaví směr Svor od návěstidla L5 k výhybce č. 11	3,00‰	ŽST Česká Lípa hlavní nádraží
záhlaví směr Svor od výhybky č. 11 – k návěstidlu S	16,00‰	ŽST Česká Lípa hlavní nádraží

Seznam výhybek

V tab. č. 15 jsou uvedeny výhybky v ŽST Nový Bor.

tab. č. 15: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran

Označení	Způsob obsluhy	Místo obsluhy	Zabezpečení	Odpovědnost za údržbu	Jiný provozovatel zařízení
1	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků; oblouková – hlavní směr na kolej č. 1	dozorce výhybek	
	místně	PSt 1 / výhybkář			
2	ručně	výhybkář	odtlačný zámek kontrolní, tvar štitku ▲, typ klíče 2; výměnový zámek jednoduchý tvar štitku ▲, typ klíče 19; oblouková – hlavní směr na kolej č. 2;	dozorce výhybek	
3	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	
	místně	PSt 1 / výhybkář			
7	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	
	místně	PSt 2 / výhybkář			
S2a	ručně	OZZD	výměnový zámek jednoduchý; klíč má provozovatel vlečky č. 3146	provozovatel vlečky č. 3146	provozovatel vlečky č. 3146
S2b	ručně	OZZD	výměnový zámek jednoduchý, tvar štitku ■, typ klíče 29	provozovatel vlečky č. 3146	provozovatel vlečky č. 3146
8	ručně	výhybkář	výměnový zámek kontrolní, tvar štitku ▲, typ klíče 12	dozorce výhybek	
9	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí		dozorce výhybek	

tab. č. 15: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran

Označení	Způsob obsluhy	Místo obsluhy	Zabezpečení	Odpovědnost za údržbu	Jiný provozovatel zařízení
	místně	Pst 2 / výhybkář	elektrický přestavník s kontrolou jazyků; oblouková – hlavní směr na kolej č. 5		
10	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	
	místně	PSt 2 / výhybkář			
11	ústředně	dopravní kancelář / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	
	místně	PSt2 / výhybkář			
Vk1	ručně	výhybkář	výkolejkový zámek kontrolní, tvar štitku ●, typ klíče 22	dozorce výhybek	

*Žádná z výhybek ve stanici Nový Bor není vybavena elektrickým ohřevem

V základní poloze i mimo vlakovou dopravu musí být uzamčeny výhybky číslo 2, S2b, 8 a výkolejka Vk1. Při jízdě vlaku musí být uzamčeny výhybky číslo 2,8.

Rychlosti

Maximální rychlost ve staničních kolejích 1, 2, 3, 5 je ve stávajícím stavu stanovena na 40 km/h. Maximální rychlost ve výhybkách je totožná.

Nástupiště

Ve stanici jsou umístěna dvě jednostranná vnitřní úroňová nástupiště. Přístup na nástupiště je proti dopravní kanceláři a proti vchodu do výpravní budovy po přechodech přes kolej č. 2 (pro přístup na nástupiště č. 1) respektive přes kolej č. 2 a 1 (pro přístup na nástupiště č. 2).

V koleji č. 2 jsou zřízeny 3 úroňové přechody, v koleji č. 1 je zřízen jeden úroňový přechod. V následující tabulce je uvedena specifikace předmětných nástupišť.

tab. č. 16: Nástupiště ve stanici Nový Bor

Nástupiště	Délka nástupiště	Výška nástupní hrany nad TK	Typ
č. 1 u koleje č. 1	100 m	250 mm	Tischer
č. 2 u koleje č. 3	120 m	250 mm	Tischer

Stávající parametry nástupišť nesplňují požadavky pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zabezpečovací zařízení

Ve stanici je staniční zabezpečovací zařízení 2. TEST 13 s izolovanými kolejnicemi pro vybavení vlakových cest, jednopásovými kolejovými obvody pro automatické ovládání PZS od ŽST Svor a posunem řízeným ze dvou pomocných stavědel PSt 1 a PSt 2, umístěných na jednotlivých zhlavích. Poblíž každého pomocného stavědla je pak elektromagnetický zámek pro zajištění závislosti ručně stavěných a uzamykatelných výhybek a výkolejek.

Obsluha zabezpečovacího zařízení se řídí služebními předpisy SŽDC, pro obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení a doplňujícím ustanovením pro obsluhu zabezpečovacího zařízení uloženého v příloze č. 16 SŘ. Závěrová tabulka a situační schéma je v příloze číslo 3 SŘ.

Elektromagnetické zámky EMZ1 a EMZ3 obsluhuje zaměstnanec řídící posun nebo dozorce výhybek. Výsledný klíč EMZ1 či EMZ3 se uvolňuje předáním obsluhy na příslušné PSt. Před dopravní kanceláří se pak nachází PSt VK, které slouží pro potvrzení volnosti staničních kolejí.

Styk drah

Vlečka č. 3146 Crystalex CZ s.r.o. Nový Bor je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Nový Bor výhybkou č. 8 v km 57,320 (0,000 km vlečky). Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.

1.3. Technologie provozu

1.3.1. Osobní doprava

Přes ŽST Nový Bor je v stávajícím stavu vedeno 7 párů vlaků osobní dálkové dopravy. Jedná se o vlaky linky R22 v úseku Kolín – Nový Bor. Objednatel vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR. Na vlacích jsou nasazeny motorové jednotky ř. 845. Linka je provozována dopravcem Arriva. Vlaky jsou provozovány v přibližném 2-hodinovém celodenním taktu. Většina vlaků je prodloužena do úseku Nový Bor – Šluknov (6 vlaků), další pouze v úseku Nový Bor – Rumburk (3 vlaky) a zbývající 2 vlaky jsou vedeny pouze po ŽST Svor. Prodloužení linky z Nového Boru je v objednávce společnost KORID LK, spol. s r. o. Vlaky stanicí Nový Bor přecházejí se zastavením pro cestující. V případě jednoho páru vlaku je zde vykonán obrát soupravy.

Objednatel vlaků regionální dopravy je společnost KORID LK, spol. s r. o. Celkově je v úseku Nový Bor – Svor objednáváno 11 párů vlaků linky L4. V úseku Česká Lípa – Nový Bor je objednáváno 12 párů vlaků linky L4. Vlaky této linky jsou provozovány v úseku Mladá Boleslav – Rumburk.

Na lince se vyskytují různá vozidla (ř. 843, ř. 845, ř. 814), nejčastěji ř. 843. V případě dvou párů vlaků dochází v ŽST Nový Bor k obrátu soupravy. Vlaky linky L4 jsou vedeny ve 2-hodinovém taktu, který je posílen v čase přepravní dopravní špičky.

Stávající rozsah dopravy je uveden v tab. č. 8 na str. č. 12.

1.3.2. Nákladní doprava

Nákladní doprava je zastoupena pouze manipulačními vlaky. Jeden pár vlaků kategorie Mn je veden v úseku Česká Lípa – Šluknov. Četnost relace je 3x týdně (út, čt, so). Jeden vlak je veden v relaci Nový Bor – Česká Lípa. Četnost relace je 2x týdně (út, čt). Na relaci Varnsdorf – Česká Lípa je veden jeden vlak podle potřeby. Všechny vlaky manipulují v ŽST Nový Bor.

tab. č. 17: Stávající parametry vlaků nákladní dopravy

Kategorie	Číslo vlaku	Dopravce	Lokomotiva	Tažené vozy	Z	Do	Poznámka
Mn	86010	Cargo	2x742	800t 300m	Česká Lípa	Šluknov	2, 4, 6
Mn	86012	Cargo	742	450t 200m	Česká Lípa	Šluknov	2, 4, 6
Mn	86015	Cargo	742	500 t, 300 m	Nový Bor	Česká Lípa	4, 4

V tab. č. 18 jsou uvedeny výkony manipulačního místa v ŽST Nový Bor za rok 2018.

tab. č. 18: Výkon manipulačního místa, Nový Bor, údaje za rok 2018

přistaveno VZ	odsunuto VZ	naloženo VZ	vyloženo VZ	přístavba obsluhy	odsun obsluhy	Průměr VZ na obsluhu - přístavba	Průměr VZ na obsluhu - odsun
93	93	33	60	42	41	2,17	2,18

1.4. Stanovení typových souprav

Po analýze stávajícího provozu z hlediska počtu a druhů provozovaných vlakových souprav, byly navrženy následující typové vlakové soupravy. Při softwarové simulaci jízdních dob pak aktuální i výhledové jízdní doby vycházejí z typu souprav.

Pro osobní vlaky byly navrženy 2 typy vlakových souprav tak, aby co nejvěrněji zobrazovaly stávající dopravu. Každá ze zmíněných typových souprav pak zastupuje jednu konkrétní linku vlaků osobní dopravy.

Jistou nepřesnost oproti reálnému jízdnímu řádu může způsobovat proměnný počet vozů na jednotlivých linkách (posilové vozy na konkrétních spojích ve špičkové časy), kdy vlivem změny délky i hmotnosti bude mít taková souprava rozdílné jízdní parametry. Pro simulované typy vlakových souprav byly stanoveny takové parametry vlaků, které vykazují v aktuálním jízdním řádu nejvyšší četnost na dané lince. Parametry simulovaných vlakových souprav jsou uvedeny v tab. č. 19.

tab. č. 19: Parametry typových souprav

Kategorie (linka)	Hnací vozidlo	Hmotnost [t]	Délka [m]	Počet vozů	Jízdní odpor
R22	844	96	43,73	-	R
L4	642	82	42	-	R
Mn	742	450	340	-	S

1.5. Stávající jízdní doby

Stávající jízdní doby byly stanoveny výpočtem v SW OpenTrack ver. 1.10 pro parametry typových vlaků uvedených v kapitole 1.4.

Aby byly stávající a výhledové jízdní doby porovnatelné, byly při výpočtu uvažovány výhledové vlakové soupravy. Bylo by neuvážené předpokládat provoz některých, již letitých řad lokomotiv nebo motorových jednotek. V tab. č. 20 a tab. č. 21 jsou uvedeny jízdní doby typových souprav na stávající dopravní infrastrukturu. Jízdní doby zahrnují časovou přírážku podle předpisu SŽDC V7.

Stávající jízdní doby dle aktuálního jízdního řádu jsou zobrazeny v příloze č. 8 GVD varianta 0. Stávající grafikon vlakové dopravy (2020/2021) zahrnuje přírážky v podobě pobytů ve stanici Nový Bor linky R22 vzniklých požadavky provozovatele. Z tohoto důvodu byl zpracován GVD dle stávajícího rozsahu a jízdních dob, který obsahuje pobyty v ŽST Nový Bor po nezbytně nutnou dobu (nástup a výstup cestujících, technické hodnoty nutné pro křižování ve stávajícím stavu stanice).

tab. č. 20: Jízdní doby, varianta bez projektu, sudý směr

dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Skalice u Č.L.				
Nový Bor	1,0	4,0	1,0	4,0
Svor		6,0		6,0
Celkem	1,0	10,0	1,0	10,0

tab. č. 21: Jízdní doby, varianta bez projektu, lichý směr

dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Svor				
Nový Bor	1,0	6,0	1,0	6,0
Skalice u Č.L.		4,0		4,0
Celkem	1,0	10,0	1,0	10,0

2. NÁVRHOVÝ STAV

Ve variantě s projektem je uvažováno pouze s rekonstrukcí ŽST Nový Bor. Z hlediska polohy stanice na železniční síti zůstává ŽST Nový Bor stanicí mezilehlou. Výpravní oprávnění stanice zůstává nezměněno. Předmětem zadání je kompletní stavební rekonstrukce ŽST Nový Bor, rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku pouze v místech přejezdů na traťovém úseku ŽST Nový Bor – ŽST Svor a realizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení z ŽST Nový Bor do ŽST Svor.

2.1. Přilehlé mezistaniční úseky

Přilehlé mezistaniční úseky zůstávají zachovány.

Základní údaje, zastávky

Základní údaje a zastávky zůstávají nezměněny. V ŽST Nový Bor se zachovává stávající poloha výpravní budovy. Vzdálenost mezistaničních úseků proto zůstává nezměněna.

Rychlosti, sklonové poměry

Vlivem rekonstrukce dochází k odstranění rychlostního propadu v ŽST Nový Bor (sžkm 56,602 – 57,382) z původních 40 km/h na 75 km/h. Nově dochází k zavedení rychlostního profilu N130. Sклонové poměry jsou v zásadě zachovány podle stávajícího stavu.

Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Česká Lípa hl.n. – Svor je nově 75 km/h. Zvýšení nejvyšší dovolené traťové rychlosti souvisí se zavedením rychlostního profilu N130. Zábrazdná vzdálenost je zachována na 700 m. Dovolená třída zatížení v uvedeném úseku je shodná se stávajícím stavem C3 a průchodností Z-GC. Přehled je uveden v tab. č. 22.

tab. č. 22: Nejvyšší traťová rychlost, zábrazdná vzdálenost a prostorová průchodnost

Úsek		Nejvyšší traťová rychlost [km/h]	Zábrazdná vzdálenost [m]	Traťová třída zatížení	Prostorová průchodnost
Česká Lípa hl. n.	Nový Bor	75	700	C3	Z-GC
Nový Bor	Svor	75	700	C3	Z-GC

Podrobný průběh traťové rychlosti a sklonu je uveden v tab. č. 23. Výhledově se vlivem rekonstrukce ŽST Nový Bor nepředpokládá změna sklonových poměrů na trati. Nově je zaveden nový rychlostní profil N130. Hodnoty v závorkách označují neosazený rychlostník.

tab. č. 23: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry (nový stav)

Rozh. spád/tř. skl	Omez	Rychl N130	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Rychl N130	Omez	Rozh. spád / tř. skl
				Česká Lípa hl.n.				
- / X		(70)	70	45,462	65	(65)	obl.	17 / II
				Skalice u České Lípy				
- / X	obl.	75	70	56,176	70	(70)		17 / II
				Nový Bor				
- / IX - X	přech,přev	(65)	65	57,404	70	75	obl.	17 / II
		(70)	70	59,124	65	(65)	přech,přev	
	přech	(40)	40	61,823	70	(70)		
				Svor				

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Nový Bor – Česká Lípa hlavní nádraží je zachováno stávající TZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 – automatické hradlo, ITZZ do SZZ ESA, s oddílovými návěstidly, s počítači náprav.

V mezistaničním úseku Nový Bor – Svor je navrženo nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez oddílových návěstidel, s počítači náprav.

Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení je uveden v tab. č. 24.

tab. č. 24: Přehled staničních a traťových zabezpečovacích zařízení				
Dopravní bod	staniční zab. zařízení		traťové zab. zařízení	
	kategorie	typ	kategorie	typ
Česká Lípa hl.n.	3.	ESA 44 z JOP		
Nový Bor	3.	elektronické stavědlo	3.	AH1
			3.	AH1
Svor	3.	TEST 10 (A)		

Přejezdy

V řešeném úseku se nacházejí tyto přejezdy:

tab. č. 25: Seznam přejezdů v řešeném úseku, nový stav			
Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení
N1	57,388	místní komunikace; Nový Bor – ulice B.Egermanna	PZS 3ZBI
N2	57,692	místní komunikace; Nový Bor – ulice gen. Svobody	PZS 3ZBI
N3	57,784	místní komunikace; Nový Bor – ulice Žižkova	PZS 3ZBI
NS1	60,400	úcelová komunikace, lesní cesta	PZS 3SBI

Ve stanici bude dále zřízen centrální přechod pro cestující zajištěné pomocí VZPK dle TS 1/2018-Z. Centrální přechod se navrhuje v nžkm 57,086.

Délka vlaků

Zkrácení užitečných délek dopravních kolejí v ŽST Nový Bor nemá vliv na změnu stávajícího normativu délky nákladního vlaku na trati Česká Lípa hl. n. – Jedlová, který představuje 348 m. Výhledově je uvažováno s provozem manipulačních vlaků délky 340 m.

V případě normativu délky vlaků osobní dopravy je zachován stávající normativ, který je 60 m. Navržená délka nástupiště 110 m odpovídá případnému nasazení zdvojených motorových jednotek včetně dostatečné rezervy pro zastavení.

Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy vychází z oficiálních vyjádření objednatelů dálkové a regionální osobní dopravy a vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ. V případě osobní dopravy se předpokládá zachování stávajícího rozsahu dopravy. V nákladní dopravě se předpokládají navíc dva páry vlaků vůči stávajícímu stavu.

tab. č. 26: Rozsah dopravy, výhledový stav

úsek	R			Os			Sv			Mn			Σ S/L	ΣΣ
	S	L	Σ	S	L	Σ	S	L	Σ	S	L	Σ		
Česká Lípa – Nový Bor	7	7	14	12	12	24	0	0	0	1	1	2	20/20	40
Nový Bor – Svor	6	6	12	11	11	22	0	0	0	1	1	2	18/18	36

Vysvětlivky k tab. č. 26:

S – sudý směr, L – lichý směr

Hmotnost vlaků

Vzhledem k tomu, že vlivem rekonstrukce nedochází ke změně sklonových nebo směrových poměrů, případně ke změně trakce, nelze předpokládat změnu technického normativu hmotnosti vlaků.

2.2. Železniční stanice Nový Bor

ŽST Nový Bor je stanicí mezilehlou. Po přepravní stránce slouží k výstupu a nástupu cestujících. Výhledově se předpokládá, že v této stanici budou pravidelně zastavovat vlaky osobní dopravy pro výstup a nástup cestujících. Výhledově se uvažuje s pravidelným křižováním vlaků osobní dopravy kategorie R/R a občasného křižování osobních vlaků kategorie R/Os, což odpovídá též stávajícímu stavu. S ohledem na výhledovou frekvenci cestujících a optimalizaci investičních nákladů bylo rozhodnuto o zřízení úrovněového přístupu cestujících na nástupiště prostřednictvím centrálního přechodu, který bude z hlediska bezpečnosti vybaven VZPK. S ohledem na výhledovou délku vlaků byla stanovena délka nástupních hran. V ŽST Nový Bor byly navrženy dvě nástupní hrany o délce 110 m. Způsob uspořádání nástupišť a samotného přístupu na nástupiště výrazně ovlivňuje výsledné kolejové řešení. Pro možnost odstavení souprav vozidel osobní dopravy byla navržena kolej č. 2c. Při koleji 2c je jsou také navrženy zásuvkové stojany pro temperování vozidel. Rychlosti v kolejových spojkách a odbočných větvích výhybek byly navrženy s ohledem na dynamiku jízdy vlaků osobní dopravy s cílem zkrátit provozní intervaly.

Po přepravní stránce se dále předpokládá zachování obsluhy této stanice vlaky místní obsluhy. Křižování nebo krátkodobé odstavení nákladního vlaku je možné vykonat na koleji č. 5. S ohledem na směrové poměry a řešení veřejných ploch pro cestujících je nově manipulační kolej č. 2a zapojena pouze z jedné strany (ve směru na svorské zhlaví). Obsluha manipulačního místa při koleji č. 2a bude v novém stavu mírně složitější na posunové práce, nicméně s ohledem na rozsah dopravy a četnost obsluh bude realizovatelná.

V tab. č. 27 jsou uvedeny specifikace o kolejích ve stanici.

tab. č. 27: Seznam kolejí v ŽST Nový Bor a jejich parametrů

Označení koleje	Užitečná délka (m)	Účel použití, trakční vedení
1	130	dopravní kolej; hlavní kolej; vjezdová a odjezdová, nástupiště č. 1
1a	120	dopravní kolej; průjezdná
3	148	dopravní kolej; vjezdová a odjezdová, nástupiště č. 2
5	400	dopravní kolej; vjezdová a odjezdová
2a	130	manipulační kolej; nakládkově-vykládková kolej, zpevněná plocha
2b	40	manipulační kolej kusá; pro potřeby OŘ Hradec Králové, ST Liberec
2c	70	manipulační kolej kusá, pro odstavení vozidel osobní dopravy

tab. č. 28: Popis návěstidel, nový stav

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Odpovědnost a místo obsluhy
světelná předvěst PŘLo	52,753	-
světelné oddílové So	53,22	-
světelné oddílové Lo	53,481	-
světelná předvěst PŘSo	54,06	-
světelná předvěst PŘL	55,285	-
světelné vjezdové L	56,225	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se1	56,716	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se2	56,716	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné odjezdové S5	56,816	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné odjezdové S1a	56,816	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se3	56,972	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné cestové Sc3	57,08	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné cestové Sc1	57,09	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné odjezdové L1	57,22	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné odjezdové L3	57,227	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné odjezdové L5	57,227	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se4	57,298	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se5	57,404	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné seřaďovací Se6	57,652	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelné vjezdové S	58,023	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí
světelná předvěst PŘS	58,723	-
světelná předvěst PŘLo	52,753	-

Sklonové poměry kolejí

Předpokládá se zachování stávajícího stavu.

Seznam výhybek

V tab. č. 29 jsou uvedeny výhybky v ŽST Nový Bor.

tab. č. 29: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran

Označení	Způsob obsluhy	Místo obsluhy	Zabezpečení	Odpovědnost za údržbu	EOV
1	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ano
2	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ano
3	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ne
4	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ne
5	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ne
6	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ano
7	ústředně	JOP v ŽST Česká Lípa hlavní nádraží / výpravčí	elektrický přestavník s kontrolou jazyků	dozorce výhybek	ano

Rychlosti

Maximální rychlost ve staniční kolej č. 1 je 75 km/h, v koleji č. 3 60 km/h, v kolej č. 5 60 km/h s omezením na 50 km/h na česko-lipském zhlaví. Rychlosti v kolejích, kolejových spojkách a odbočných větvích výhybek byly stanoveny s ohledem na dynamiku jízdy vlaku.

Nástupiště

Ve stanici je navrženo jedno vnější nástupiště délky 110 m s výškou nástupní hrany 550 mm a jedno jednostranné poloostrovní nástupiště dlouhé rovněž 110 m a výšky 550 mm nad TK. Na nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup centrálním přechodem s výstražným zařízením a šikmými chodníky.

tab. č. 30: Nástupiště ve stanici Nový Bor		
Nástupiště	Délka nástupiště	Výška nástupní hrany nad TK
č. 1 u koleje č. 1	110 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 3	110 m	550 mm

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Nový Bor bude na novou konfiguraci kolejiště zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo decentralizovaného typu s řídicí částí v ŽST Česká Lípa hl.n. Všechny výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky. Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla budou stožárová, seřaďovací. Budou zřízena seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. V souladu s pokynem SŽ PO-01/2019-GŘ bude ŽST Nový Bor v novém stavu dálkově ovládaná doprava z regionálního dispečerského pracoviště Česká Lípa hl. n. se záložním pracovištěm v ŽST Rumburk. Ovládání elektronického stavědla bude z pracoviště JOP v DK ŽST Česká Lípa hl.n. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavědlové ústředně.

Provozní intervaly

Výhledově se předpokládá, že v ŽST Nový Bor budou zastavovat všechny vlaky osobní i nákladní dopravy. Konfigurace nástupišť, jejich přístup zabezpečený VZPK a nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení umožní současný vjezd vlaků. Z uvedených důvodů byly stanoveny pouze relevantní provozní intervaly křižování.

svorské zhlaví

V tab. č. 31 jsou uvedeny jednotlivé složky staničního intervalu křižování, kdy místem ohrožení je svorské zhlaví a první vlak ve stanici zastavuje. Interval je stanoven pro křižování dvou vlaků kategorie R. První vlak ze směru Česká Lípa vjíždí na staniční kolej č. 1. Druhý vlak odjíždí ze staniční koleje č. 3. Výsledná hodnota intervalu křižování je po zaokrouhlení 1,0 min.

tab. č. 31: Interval křižování, R - R, svorské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 1. koleji			
vlak	ozn.	složka	čas
t _i	j ₁	jízda prvního vlaku k uvolnění	-0,52
	r _k	zjištění konce vlaku	0,00
	r _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro zrušení vlakové cesty	0,05
	r _o	odhláška	0,05
	p _s	změna traťového souhlasu, resp. telefonická nabídka a přijetí	0,10
	p _p	telefonický nebo osobní příkaz k přípravě vlakové cesty	0,00
	p _v	přestavování výhybek	0,10
	p _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro přípravu vlakové cesty	0,10
t _{ii}	p _{zn}	doba zpoždění rozsvícení návěstidla	0,50
	j ₂	jízda druhého vlaku od obsazení	0,00
Σ	d	dohlednost nebo výprava druhého vlaku	0,30
		celkem	0,68
τ _k			1,00

V tab. č. 31 jsou uvedeny jednotlivé složky staničního intervalu křižování, kdy místem ohrožení je svorské zhlaví a první vlak ve stanici zastavuje. Interval je stanoven pro křižování dvou vlaků kategorie

R. První vlak ze směru Česká Lípa vjíždí na staniční kolej č. 3. Druhý vlak odjíždí ze staniční koleje č. 1. Výsledná hodnota intervalu křižování je po zaokrouhlení 1,0 min.

tab. č. 32: Interval křižování, R - R, svorské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 3. koleji

vlak	ozn.	složka	čas
t _I	j ₁	jízda prvního vlaku k uvolnění	-0,50
	r _k	zjištění konce vlaku	0,00
	r _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro zrušení vlakové cesty	0,05
	r _o	odhláška	0,05
	p _s	změna traťového souhlasu, resp. telefonická nabídka a přijetí	0,10
	p _p	telefonický nebo osobní příkaz k přípravě vlakové cesty	0,00
	p _v	přestavování výhybek	0,10
	p _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro přípravu vlakové cesty	0,10
	p _{zn}	doba zpoždění rozsvícení návěstidla	0,50
t _{II}	j ₂	jízda druhého vlaku od obsazení	0,00
	d	dohlednost nebo výprava druhého vlaku	0,30
Σ		celkem	0,70
τ _k			1,00

česko-lipské zhlaví

V tab. č. 33 jsou uvedeny jednotlivé složky staničního intervalu křižování, kdy místem ohrožení je českolipské zhlaví a první vlak ve stanici zastavuje. Interval je stanoven pro křižování dvou vlaků kategorie R. První vlak vjíždí ze směru Česká Lípa na staniční kolej č. 1. Druhý vlak odjíždí ze staniční koleje č. 3. Výsledná hodnota intervalu křižování je po zaokrouhlení 0,5 min.

tab. č. 33: Interval křižování, R - R, českolipské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 1. koleji

vlak	ozn.	složka	čas
t _I	j ₁	jízda prvního vlaku k uvolnění	-0,50
	r _k	zjištění konce vlaku	0,00
	r _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro zrušení vlakové cesty	0,05
	r _o	odhláška	0,05
	p _s	změna traťového souhlasu, resp. telefonická nabídka a přijetí	0,10
	p _p	telefonický nebo osobní příkaz k přípravě vlakové cesty	0,00
	p _v	přestavování výhybek	0,10
	p _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro přípravu vlakové cesty	0,10
	p _{zn}	doba zpoždění rozsvícení návěstidla	0,00
t _{II}	j ₂	jízda druhého vlaku od obsazení	0,00
	d	dohlednost nebo výprava druhého vlaku	0,30
Σ		celkem	0,20
τ _k			0,50

V tab. č. 33 jsou uvedeny jednotlivé složky staničního intervalu křižování, kdy místem ohrožení je českolipské zhlaví a první vlak ve stanici zastavuje. Interval je stanoven pro křižování dvou vlaků kategorie R. První vlak vjíždí ze směru Česká Lípa na staniční kolej č. 3. Druhý vlak odjíždí ze staniční koleje č. 1. Výsledná hodnota intervalu křižování je po zaokrouhlení 1,0 min.

tab. č. 34: Interval křižování, R - R, českolipské zhlaví, 1. vlak v stanici zastavuje na 3. koleji

vlak	ozn.	složka	čas
t _I	j ₁	jízda prvního vlaku k uvolnění	-0,50
	r _k	zjištění konce vlaku	0,00
	r _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro zrušení vlakové cesty	0,05
	r _o	odhláška	0,05
	p _s	změna traťového souhlasu, resp. telefonická nabídka a přijetí	0,10
	p _p	telefonický nebo osobní příkaz k přípravě vlakové cesty	0,00
	p _v	přestavování výhybek	0,10
	p _{zz}	obsluha zabezpečovacího zařízení pro přípravu vlakové cesty	0,10
	p _{zn}	doba zpoždění rozsvícení návěstidla	0,50
t _{II}	j ₂	jízda druhého vlaku od obsazení	0,00
	d	dohlednost nebo výprava druhého vlaku	0,30
Σ		celkem	0,70
τ _k			1,00

Styk drah

Vlečka č. 3146 Crystalex CZ s.r.o. Nový Bor bude v novém stavu odpojena od celostátní dráhy.

2.3. Technologie provozu

Obecně se uvažuje se zachováním stávající koncepce vlakové dopravy. Pro stav po realizaci projektu Rekonstrukce ŽST Nový Bor byly zpracovány dva GVD:

- Návrhový GVD – je zachováno křižování spojů linky R22 ve stanici Nový Bor, což odpovídá stávající technologii provozu.
- Cílový GVD – koncept koordinátora dopravy KORID LK, ve kterém je uvažováno s vymístěním křižování spojů linky R22 do stanice Svor. Ve stanici Nový Bor probíhá nadále křižování vybraných spojů.

2.3.1. Osobní doprava

Ve výhledu nedochází ke změně rozsahu osobní dopravy. Koncepce vedení vlaků zůstává zachována. Technologie pravidelného křižování vlaků osobní dopravy kategorie R je následující:

- ve stanici jsou umožněny současné vjezdy vlaků,
- vlak ze směru Česká Lípa hl. n. přijíždí na kolej č. 3,
- vlak ze směru Svor přijíždí kolej č. 1.

Výsledná organizace obsazování kolejí závisí na obsluze dispečerského pracoviště dle aktuální provozní situace.

Ve stanici je pro účely osobní dopravy navržena odstavná dopravní kolej č. 2c. Užitečná délka koleje je 70 m. Kolej je vybavena zásuvkovým stojanem pro temperování souprav. Zřízení koleje vyplývá z požadavku MD ČR a společnosti KORID LK. Účelem je možnost odstavování souprav osobní vozidel jak během přepravního sedla, tak i nocování. Kolej by byla využívána i v případě, že by objednatel regionální dopravy nepokračoval v provozu prodloužení linky R22 ve směru do ŽST Jedlová.

Alternativní provozní koncept je představen v Cílovém GVD – příloha č.10, který vznikl na základě požadavku KORID LK. Křižování vlaků linky R22 je přesunuto do ŽST Svor. V ŽST Nový Bor i v tomto návrhovém stavu probíhá křižování vybraných spojů.

Výhledový rozsah dopravy je uveden v tab. č. 26 na str. č. 23.

2.3.2. Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy se výhledově zásadně nemění. Vlaky nákladní dopravy budou primárně vjíždět na dopravní kolej č. 5. Obsluha manipulačního místa při koleji 2a bude probíhat primárně posunem přes svorské zhlaví. Předpokládá se změna řazení vlaků ve směru Jedlová. Vozy pro ŽST Nový Bor budou řazeny za lokomotivu. Naopak vlaky opačného směru budou mít vozy pro ŽST Nový Bor řazeny na konci vlaku. Délka manipulační koleje č. 2a je v souladu s požadavky sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD CZ.

Návrhová dispozice kolejíště neumožňuje napojení koleje číslo 2 dle současného stavu na Českolipské zhlaví, svoz nákladních vozů z nakládkové rampy ve směru do České Lípy musel být provozován následujícím způsobem:

- vozy jsou vytaženy z manipulační koleje přes Svorské zhlaví,
- následně odstaveny a zajištěny na koleji č. 5,
- je proveden přesunu hnacího vozidla na opačnou stranu ŽST kde je následně svěšeno s odstavenými vozy.

2.4. Výhledové jízdní doby

Výhledové jízdní doby byly stanoveny výpočtem v SW OpenTrack ver. 1.10 pro parametry typových vlaků uvedených v kapitole 1.4.

Jízdní doby zohledňují technologii křižování vlaků linky R22, která je popsána v kapitole 2.3.1. Vlaky linky L4 zastavují na koleji č. 1 v obou směrech.

tab. č. 35: Jízdní doby, varianta s projektem, sudý směr				
dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Skalice u Č.L.				
Nový Bor	1,0	4,0	1,0	4,0
Svor		5,5		5,5
Celkem	1,0	9,5	1,0	9,5

tab. č. 36: Jízdní doby, varianta s projektem, lichý směr				
dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Svor				
Nový Bor	1,0	5,5	1,0	5,5
Skalice u Č.L.		3,5		4,0
Celkem	1,0	9,0	1,0	9,5

2.5. Úspora cestovních dob

Výsledná úspora jízdních dob je dána odstraněním rychlostního propadu přes ŽST Nový Bor, zvýšením rychlosti v kolejových spojkách a odbočných větvích výhybek. Úspora cestovních dob je tvořena pouze zkrácením jízdních dob. Výhledově se neuvažuje se zkrácením délky pobytu vlaků osobní dopravy vlivem rekonstrukce stanice.

tab. č. 37: Úspora cestovních dob, sudý směr

dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Skalice u Č.L.				
Nový Bor	0,0	0,0	0,0	0,0
Svor		-0,5		-0,5
Celkem	0,0	-0,5	0,0	-0,5
	-0,5		-0,5	

tab. č. 38: Úspora cestovních dob, lichý směr

dopravní bod	R		Os	
	Pobyt	Jízdní doba	Pobyt	Jízdní doba
Svor				
Nový Bor	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Skalice u Č.L.		-0,5		0,0
Celkem	0,0	-1,0	0,0	-0,5
	-1,0		-0,5	

2.6. Úspora zaměstnanců

Ve stávajícím stavu je ŽST Nový Bor obsazena výpravčím. Obsazení stanice výpravčím je pouze v čase 03:30-00:10. V denní směně je stanice obsazena dozorcím výhybek.

V souladu s pokynem SŽ PO-01/2019-GŘ bude ŽST Nový Bor v novém stavu dálkově ovládaná doprava z regionálního dispečerského pracoviště Česká Lípa hl. n. se záložním pracovištěm v ŽST Rumburk.

Po aktivaci dálkové obsluhy zabezpečovacího zařízení ŽST Nový Bor dojde k úspoře postu výpravčího. Pozice dozorce výhybek zůstane zachována z důvodu plnění svých povinností i v dalších stanicích (Svor, Zákupy, Česká Lípa).

tab. č. 39: Personální potřeba ŽST Nový Bor (včetně zálohy)

varianta	pozice	
	výpravčí	dozor výhybek
bez projektu	4,699	1
s projektem	0	1

ZÁVĚR

Na základě dopravně-technologického vyhodnocení stávajícího stavu ŽST Nový Bor, bylo navrženo řešení rekonstrukce této stanice. Dále byla prověřena možnost zvýšení traťové rychlosti s ohledem na efektivitu jejího využití.

Zpracoval: Ing. Erik Balga, Ing. Marek Peřina

II/2021

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1:.....	Staniční schéma stávajícího stavu ŽST Nový Bor
Příloha 2:.....	Staniční schéma návrhového stavu ŽST Nový Bor
Příloha 3:.....	Graf dynamického průběhu rychlosti, sudý směr
Příloha 4:.....	Graf dynamického průběhu rychlosti, lichý směr
Příloha 5:.....	Vyjádření MD ČR
Příloha 6:.....	Vyjádření KORID LK
Příloha 7:.....	Vyjádření ŽESNAD CZ
Příloha 8:.....	GVD varianta bez projektu
Příloha 9:.....	Návrhový GVD
Příloha 10:.....	Cílový GVD

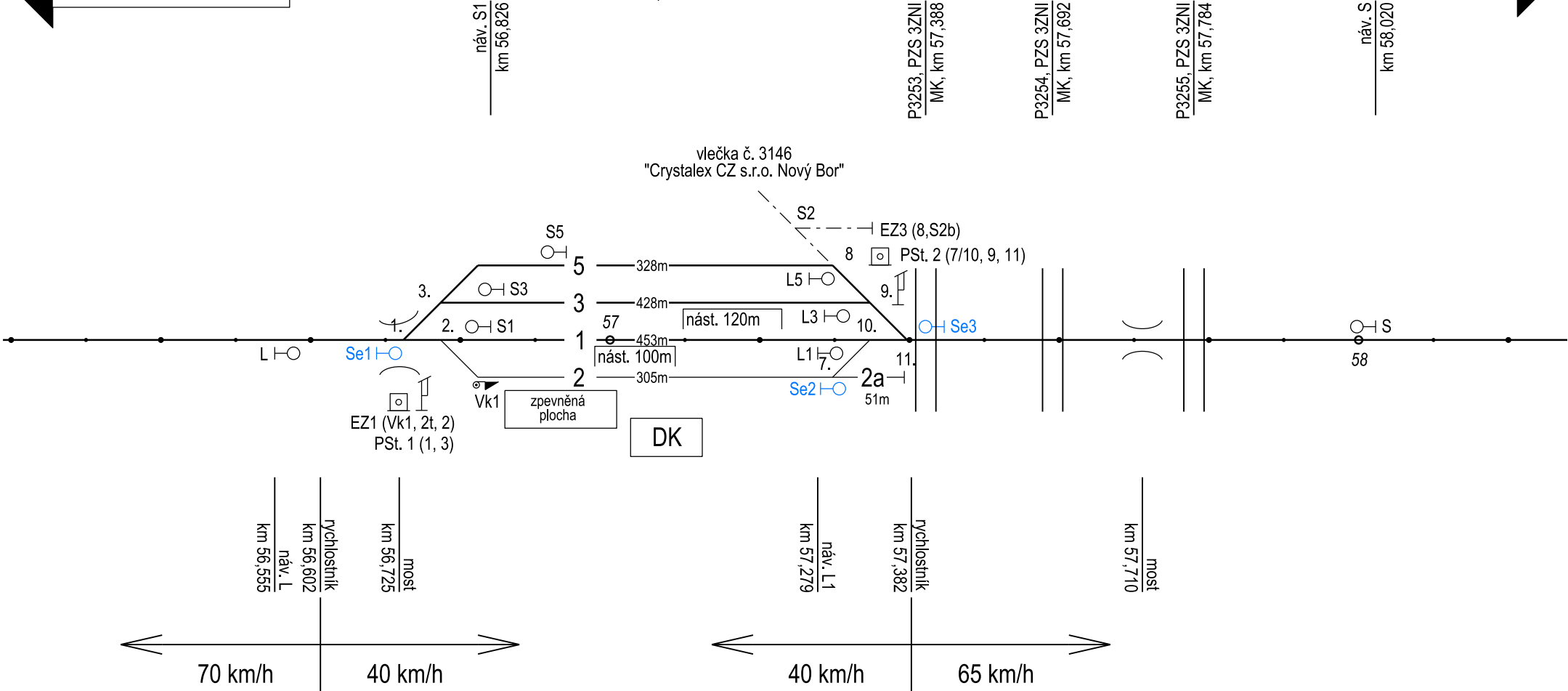
ZDROJE

tabulky TTP
Staniční řád ŽST Nový Bor ve znění změny č. 12
staniční schéma ve formátu xls
projektová dokumentace „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“
vyjádření objednatelů osobní dopravy
vyjádření ŽESNAD CZ

ČESKÁ LÍPA HL. N.

ŽST Nový Bor
km 57,089

SVOR



LEGENDA:

- dopravní kolej
- manipulační kolej

- vlečková kolej
- N1 výhybka/výkolejka ovládaná místně
- 2. výhybka ovládaná ústředně

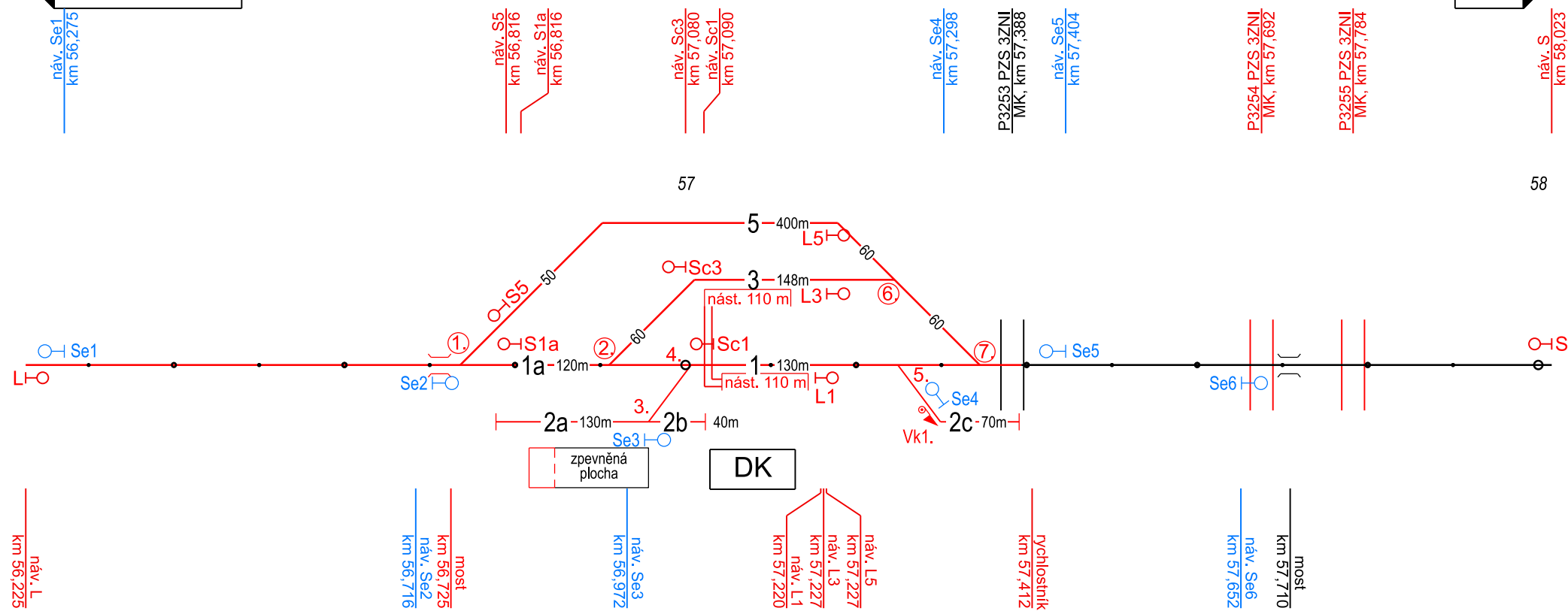
rychlost do 40 km/h včetně
v odbočné větví výhybky

ŽST Nový Bor

km 57,089

Česká Lípa hl.n.

Svor



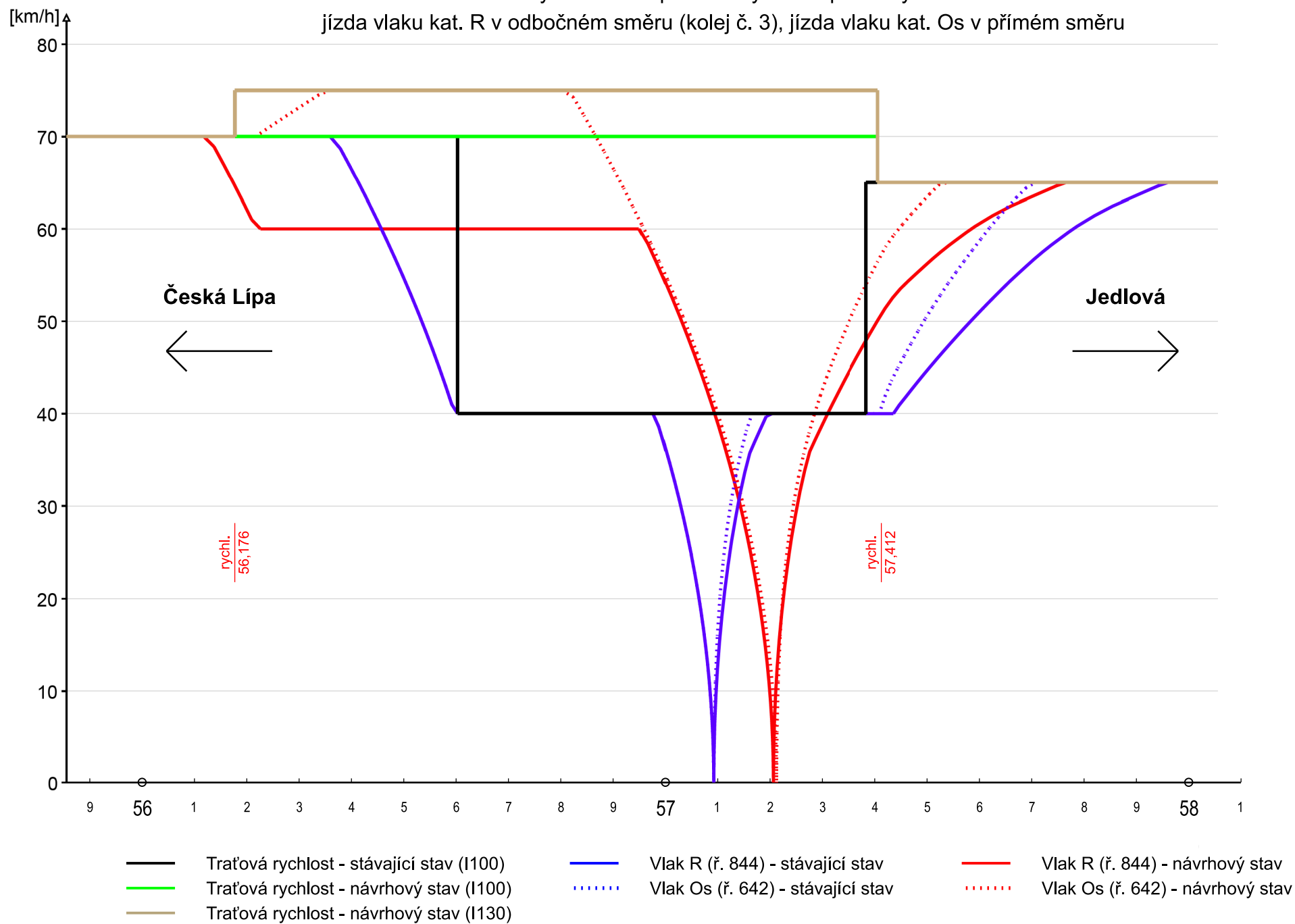
LEGENDA:

- dopravní kolej
- manipulační kolej

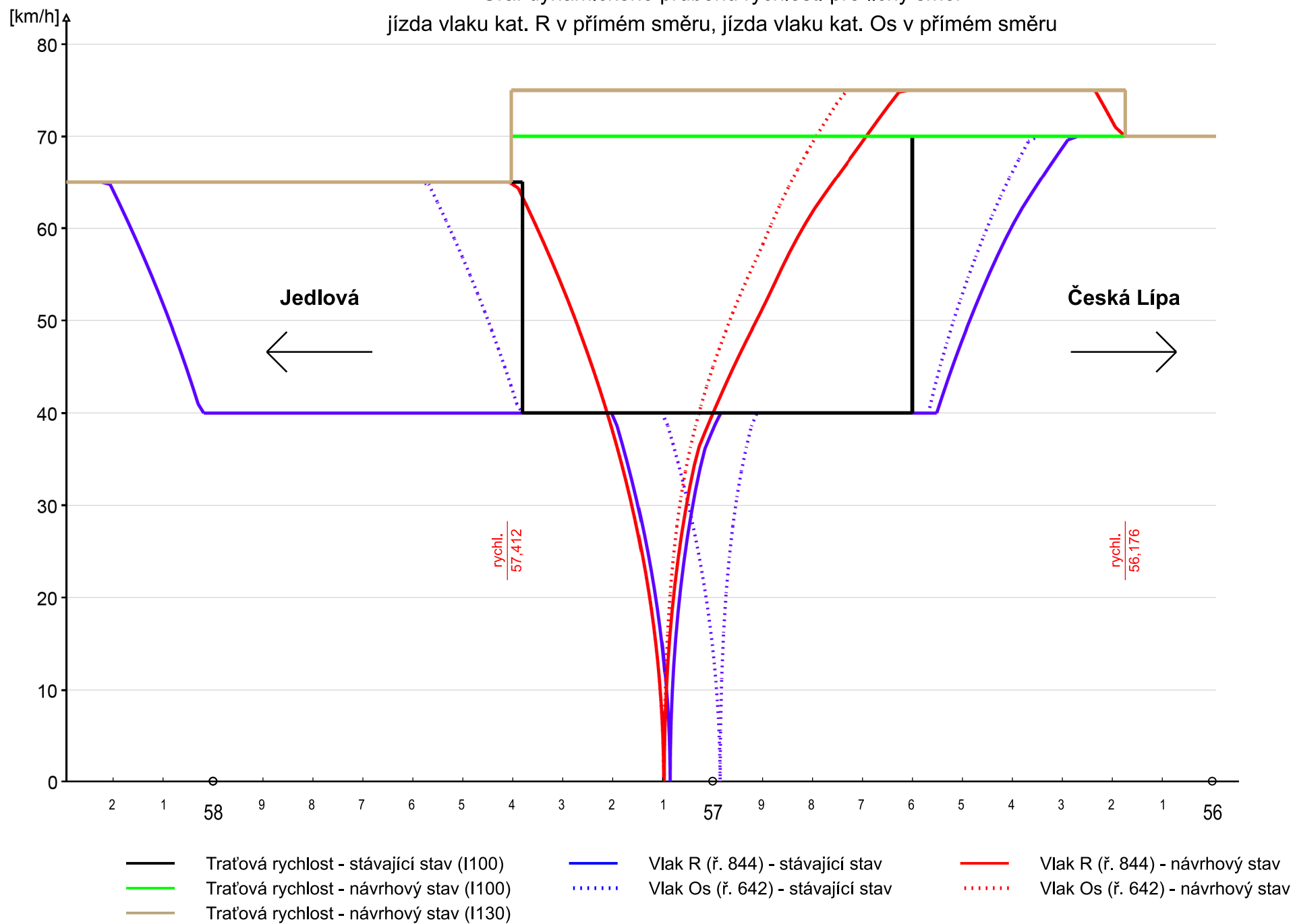
- N1 výhybka ovládaná místně
- 3. výhybka ovládaná ústředně
- ② výhybka ovládaná ústředně s EOv

- rychlost do 40 km/h včetně v odbočné větvi výhybky
- rychlost 50 km/h v odbočné větvi výhybky

Graf dynamického průběhu rychlostí pro sudý směr
 jízda vlaku kat. R v odbočném směru (kolej č. 3), jízda vlaku kat. Os v přímém směru



Graf dynamického průběhu rychlostí pro lichý směr
 jízda vlaku kat. R v přímém směru, jízda vlaku kat. Os v přímém směru



Balga Erik

Od: 0190 - sekretariát (Tourková) <sekretariat.190@mdcr.cz>
Odoslané: štvrtok 24. septembra 2020 9:42
Komu: Peřina Marek
Predmet: Rekonstrukce stanice Nový Bor

Vážený pane Peřino,

Ministerstvo dopravy obdrželo Vaši žádost s dotazem na rozsah provozu vlakové dopravy přes stanici Nový Bor, který potřebujete pro zpracování záměru projektu Rekonstrukce ŽST Nový Bor. Níže Vám posíláme stanovisko Ministerstva dopravy.

Ministerstvo dopravy objednává ve stanici Nový Bor linku dálkové dopravy R22 Kolín – Česká Lípa – Nový Bor. Některé vlaky z této objednávky pokračují v objednávce krajů dále ve směru Rumburk. Ministerstvo dopravy proto může garantovat informace pouze za spoje jedoucí v relaci Kolín – Nový Bor.

Stávající rozsah provozu, tedy 7 párů vlaků linky R22 Kolín – Nový Bor, předpokládáme zachovat i pro následující období, včetně časové polohy spojů.

Současně by bylo vhodné mít ve stanici k dispozici předtápěcí zařízení, které by umožnilo odstavení motorové jednotky ve stanici, pokud by se nepodařilo zajistit pokračování spojů v regionální objednávce.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy



+420 225 131 569 |

sekretariat.190@mdcr.cz | www.mdcrcz

[nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1](#)



Dobrý den.

V příloze zasílám pracovní podklad názorně graficky přibližující Libereckým krajem předpokládaný výhledový počet vlaků v ŽST Nový Bor, který v cílovém stavu předpokládá objednávku až dvaceti párů vlaků za den v prakticky celodenním hodinovém intervalu skládajícím se z prokladu linek R22 a L4. Provoz všech vlaků linek R22 a L4 v cílovém stavu předpokládáme celotýdenně. Objednatelům vlaků osobní přepravy v ŽST Nový Bor je převážně Liberecký kraj. Ministerstvo dopravy objednává vybrané trasy spojů linky R22 v úseku Kolín - Nový Bor. Aktuální počty vlaků jsou zřejmé z uveřejněných jízdních řádů.

Ostatní upřesnění k dopravní technologii:

Koncepce tras linky L4 na úseku Česká Lípa - Jedlová už v současné době, vyjma detailu minutových poloh, cca odpovídá cílovému stavu. Upozorňuji, že v cílovém stavu předpokládáme vymístění pravidelného křižování linky R22 z Nového Boru do Svoru, resp. Jedlové. V Novém Boru předpokládáme odvěšování, odstavení a přivěšování posilových vozů pro úsek Mladá Boleslav - Česká Lípa a odstavování souprav v provozních pauzách (prosíme na vhodných místech o zásuvkové stojany). Stanice Nový Bor musí umožnit křižování vlaků osobní přepravy při provozních mimořádnostech, například zpoždění. Požadavkem Libereckého kraje jsou dny nástupišť délky minimálně 110 m. Kolej pro odstavování souprav během provozních pauz musí mít užitnou délku minimálně pro soupravy 55 m dlouhé (případně násobky této délky). Zásadním zájmem je všechny pravidelné vlaky odbavovat u vnějšího nástupiště bez přecházení cestujících přes koleje na vzdálenější nástupiště.

Prosím o doplnění dalších přístupů na vnější nástupiště v průběhu celé jeho délky. Do blízkého kontaktu s tímto vnějším nástupištěm se předpokládá přesunutí veřejné linkové dopravy a umístění parkovacích ploch pro náhradní i návaznou individuální dopravu.

V rámci profese pozemních staveb prosíme o prověření dispoziční optimalizace místnosti "OP01 Vestibul" ve výpravní budově. Aktuálně je navrhováno její půdorysně a prostorově relativně komplikované řešení (viz zákoutí, zúžení / průchody,...).

Velmi se omlouvám za zpoždění s reakcí.

S pozdravem

Ing. Pavel Blažek



KORID LK, spol.s r.o., U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec

sídlo provozovny: U Jezu 525/4, Liberec

tel: +420 488 588 788

mobil: +420 731 547 815

e-mail: pavel.blazek@korid.cz

web: <https://www.korid.cz> <https://www.iidol.cz> <https://www.opuscard.cz>

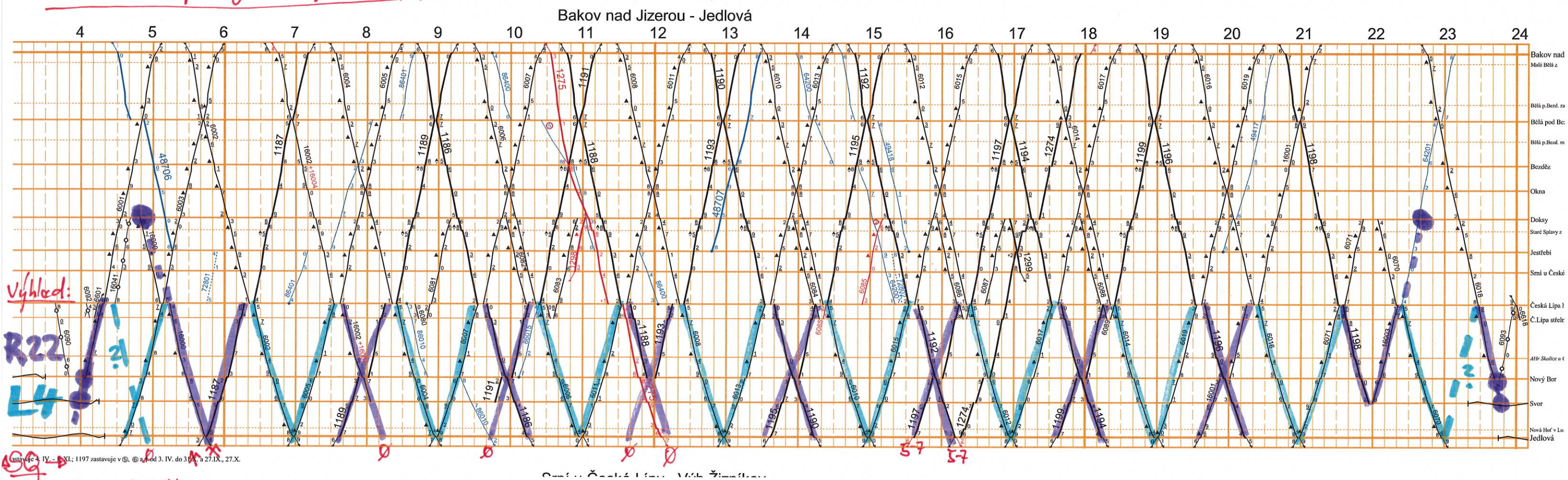
sociální sítě: @idollk @IDOLDoprava IDOL doprava LK



Právní informace: obsah tohoto mailu je citlivý a může být chráněn zákonem. Tento mail je určen pouze uvedenému příjemci a dalším osobám, které jsou jmenovitě uvedeny jako příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírování, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tuto zprávu omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jejímu odeslateli a pak ji vymažte. KORID LK neručí za bezchybný a úplný přenos zasílaných informací, ani za zpoždění nebo přerušení přenosu, ani za škody způsobené použitím nebo důvěrou v tyto informace. Tento e-mail nemá povahu obchodní nabídky, přijetí nabídky s dodatkem nebo odchylkou se vylučuje. Tento e-mail nemá povahu předmluvní informace. Veškerá komunikace mezi stranami musí být provedena písemně s tím, že dokud není jakýkoliv úkon a jeho obsah potvrzen druhou stranou, nelze jej považovat za jednání, které by osobě, která jej učinila, zakládalo jakékoliv nároky vůči druhé straně.

KORID LK - pracovní podklad

Rozsah dopravy Nový Bor (počty vlaků za den). Pozn. nejedná se o cílovou koncepci dopravní koncepce.



Počty vlaků/den:

R22 ↑ R 0,5 + 8 + 1

L4 ↓ 0,5 9 + (1?)
tam

↓ R 8 + 1 + 0,5

↓ 0,5 (1?) + 9
zpět

Pondělí - Neděle, cílový stav, oba s pro každý z 20 směrů

⇒ Σ ∅	R22	L4
CL-NB	10	9
NB-Svor	9	9

Σ max

CL-NB	10	10
NB-Svor	10	10

Balga Erik

Od: Tyle ŽESNAD.CZ <jaroslav.tyle@zesnad.cz>
Odoslané: utorok 6. októbra 2020 16:56
Komu: Peřina Marek
Kópia: 'Vandrovec Michal, Ing.'
Predmet: RE: Záměr projektu Rekonstrukce ŽST Nový Bor

Dobrý den,

K Vašemu dotazu sdělujeme následující:

Užitečná délka dopravní koleje č. 5, délka 365 m odpovídá současnému stavu. Dnes jsou vedeny vlaky ND v relaci Nový Bor - Česká Lípa hlavní nádraží v délce 320 m. Kusá manipulační kolej č. 2a určená pro nakládku vykládku 170 m vyhovuje.

Rozsah dopravy:
Pro návrh GVD předpoklad navýšení na jeden pár vlaku kategorie Mn denně, délky 340 m.

Současnost je dva vlaky Mn v relaci Česká Lípa – Šluknov, 2, 4 a 6,
Jeden vlak v relaci Nový Bor - Česká Lípa, 2 a 4,
Jeden vlak v relaci Varnsdorf - Česká Lípa, PP.

S pozdravem



Ing. Jaroslav Tyle
Odborný specialista

Podleská 926/5, CZ -104 00 Praha 10
+420 602 590 462

info@zesnad.cz
jaroslav.tyle@zesnad.cz
www.zesnad.cz

From: Peřina Marek <Marek.Perina@valbek.cz>
Sent: Friday, September 11, 2020 10:22 AM
To: office@zesnad.cz
Cc: Vránek Ondřej <Ondrej.Vranek@valbek.cz>
Subject: Záměr projektu Rekonstrukce ŽST Nový Bor

Dobrý den,

obracím se na Vás v souvislosti se záměrem projektu „Rekonstrukce ŽST Nový Bor“, který naše firma zpracovává pro objednatele – Správu železnic. Řešená stanice se nachází na trati č. 080 dle jízdního řádu, 540B dle TTP. Dovolená traťová třída zatížení má hodnotu C3, normativ délky vlaků nákladní dopravy je dle mapového podkladu Správy železnic 348 m.

V předchozím záměru projektu „Rekonstrukce trati Česká Lípa – Jedlová“, který nebyl z důvodu neuspokojivých výsledků ekonomického hodnocení schválen, byla též navržena podoba ŽST Nový Bor. Byly navrženy 3 koleje dopravní a 2 manipulační. Hodnoty užitečných délek kolejí činí:

Označení koleje	Užitečná délka
5	365 m
3	190 m
1	140 m
1a	100 m
2a	170 m
2b	70 m

Schéma návrhového stavu stanice Vám zasílám v příloze, a chtěl bych Vás požádat o vyjádření, zda je návrhová podoba stanice Nový Bor pro Vás v tomto rozsahu akceptovatelná. Zároveň bych se Vás chtěl zeptat, zda máte zpracované hodnoty výhledového rozsahu nákladní dopravy pro trať, na níž se řešená stanice nachází, případně zda byste nám je mohli poskytnout?

S poděkováním a přáním pěkného dne

Ing. Marek Peřina
Dopravní technolog
mobil: +420 771 129 121
e-mail: marek.perina@valbek.cz

