

[illegible]

Provozní a dopravní technologie

Rekonstrukce ŽST Chrastava

OBSAH

Obsah	2
1 Úvod	4
1.1 Identifikační údaje	4
1.2 Zadání a účel	5
1.3 Použité podklady	5
2 Zhodnocení výchozího stavu	7
2.1 Chrastava	7
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu	8
2.2.1 Frekvence cestujících	9
2.2.2 Výkony v nákladní dopravě	9
2.2.3 Provozní charakteristika ŽST Chrastava	9
2.2.3.1 Nástupiště	10
2.2.3.2 Vlečky a účelová kolejiště	10
2.2.3.3 Zastávky, nákladiště	10
2.2.3.4 Koleje	11
2.2.3.5 Staniční zabezpečovací zařízení	12
2.2.3.6 Traťové zabezpečovací zařízení	12
2.2.3.7 Sdělovací a jiná zařízení	12
2.2.3.8 Stávající popis dopravní technologie	12
2.3 Přehled technických normativů nákladních vlaků	13
2.4 Rozsah pravidelné dopravy	14
2.4.1.1 Jízdní doby	15
2.4.1.2 Propustnost	15
2.4.1.3 Stávající systematizace	15
3 Výhledový rozsah dopravy	16
4 navrhovaný stav	17
4.1 Dopravní technologie	17
4.2 Provozní intervaly	17
4.3 Propustnost	18
4.4 Uvolňovací rychlosti	19
4.5 Kolejové řešení	20
4.6 Sdělovací a zabezpečovací zařízení	20
4.7 Zařízení služeb	21
5 Závěr	22
6 STAVEBNÍ POSTUPY	23

6.1	Harmonogram výluk	23
6.2	Koncepce stavebních postupů	23
6.3	Dopravní opatření po dobu výstavby	24
6.3.1	Stavební postup č. 0	24
6.3.2	Stavební postup č. 1	24
6.3.3	Stavební postup č. 2	24
6.3.4	Stavební postup č. 3	24
6.4	Náhradní autobusová doprava	24
6.5	Závěr ke stavebním postupům	26
7	DOKLADOVÁ ČÁST	27
8	PŘÍLOHOVÁ ČÁST	29

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Chrastava
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Kraj:	Liberecký
Okres:	Liberec
Tratě dle č. JŘ:	089 Liberec – Seifhennersdorf
Generální projektant:	AFRY CZ

1.2 Zadání a účel

Předložená provozní a dopravní technologie dokumentace pro stavební povolení „Rekonstrukce ŽST Chrastava“ byla zpracována v jedné variantě a:

- obsahuje popis a zhodnocení současného stavu,
- vyhodnocuje vliv navrženého řešení na širší přepravní vztahy,
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace rekonstrukce železničního mostu.

Předmětem stavby je rekonstrukce železniční stanice Chrastava. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům provozovaných dopravních segmentů na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, zejména z hlediska kapacity dráhy, celkového technického stavu a potřeby zkracování staničních intervalů, potažmo jízdních dob.

1.3 Použité podklady

V průběhu zpracování dokumentace pro stavební povolení byly použity následující podklady:

Závazné:

- Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, část: Projekt (P), Příloha č. 2 ke směrnici generálního ředitele č.11/2006, změna č. 1 ze dne 1. 4. 2012,

Orientační:

- Dostupné geodetické a mapové podklady ve vlastnictví SŽG Ústí nad Labem,
- JŽM zájmové oblasti,
- Nákrešný přehled železničního svršku.

Služební:

- Sbírka služebních pomůcek pro jízdní řád 2020/ 2021,
- Tabulky traťových poměrů (TTP 547D),
- Základní dopravní dokumentace ŽST Chrastava.



Obrázek 1 - Umístění místa stavby v síti, zdroj: www.mapy.cz

2 ZHODNOCENÍ VÝCHOZÍHO STAVU

2.1 Chrastava

Chrastava je město, nacházející se 8 km severozápadně od krajského města Liberec v severních Čechách. Žije zde přibližně 6300 obyvatel.

Kdysi byla Chrastava střediskem textilního a strojírenského průmyslu. Byly zde pobočky textilních továren Textilana, Bytex, Mykana, z podniků strojírenských pak Elitex, LVZ a STS. Dnes ve městě působí průmyslové podniky Grupo Antolin (automobilový průmysl), Benteler (automobilový průmysl, strojírenství a energetika) a Vzduchotechnik (odsávací a filtrační zařízení).

Městem prochází železniční trať 089, vedoucí z Liberce přes Hrádek nad Nisou a Zittau do Seifhennersdorfu. Na vlakovém nádraží, které je v docházkové vzdálenosti od centra města, zastavují všechny spěšné a osobní vlaky. Na zastávce Chrastava-Andělská Hora pak zastavují všechny osobní a vybrané spěšné vlaky.

Městem taktéž prochází silnice první třídy I/13, spojující Karlovy Vary a hraniční přechod Habartice/ Zawidów (Polsko), a silnice II/ 592 Mníšek – Osečná. Autobusová doprava zajištěna společnostmi ČSAD Liberec, BusLine a ČSAD Česká Lípa po okolních městech. Jízdní doba je vždy rychlejší jak linkové autobusové dopravy.

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu

trať Liberec – Chrastava – Hrádek nad Nisou – Zittau

Železniční trať Liberec – Seifhennersdorf vede z Liberce přes Chrastavu, Hrádek nad Nisou, Zittau a Varnsdorf do německého města Seifhennersdorf. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

Začátek trati: Liberec – 0, 750	Konec trati: Hrádek n.N.st.hr. - (Zittau) – 21, 769
Začátek dráhy: Liberec – 0, 132	Konec dráhy: Hrádek n.N. st.hr. – 21, 769
Označení dle JŘ/ TTP/ Úředního povolení	089/ 547D/ 501 00
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Největší délka vlaku dálkové osobní dopravy:	268 metrů
Největší délka vlaku regionální osobní dopravy:	90 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	291 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	11 ‰
Od konce k začátku trati	11 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	Třída zatížení: C3 (20t/ 7,5t – náprava/ metr)
Organizování a řízení drážní dopravy podle: SŽDC D1	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Liberec – Hrádek nad Nisou 100 km/h	
Hrádek nad Nisou – Hrádek nad Nisou st.hr. 70 km/h	

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení je TRS. Jako nouzové spojení lze použít v ŽST Liberec, Chrastava a Hrádek nad Nisou VOS – kanál S12 (simplex, volba hlasem), případně mobilní telefon přidělený hnacímu vozidlu.

Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/24 do 3. třídy tratí z hlediska mostů.

Liberec – Hrádek nad Nisou

Současné faktické vytížení: 1,291 mil. hrt
 Výsledné přepočtené vytížení: 1,561 mil. hrt
 Řád kolejí: 6. řád

Hrádek nad Nisou – Hrádek nad Nisou st.hr.

Současné faktické vytížení: 0,920 mil. hrt
 Výsledné přepočtené vytížení: 1,015 mil. hrt
 Řád kolejí: 6. řád

Podle Prohlášení o dráze 2021 je úsek označen 501-00-a zařazen dle TSI INF 2015 do kategorií-PS a F4.

Provozovatelem dráhy je SŽ s.o. (dále jen „SŽ“), místním správcem pak OŘ Hradec Králové. Organizačně spadá pod Provozní obvod Liberec.

2.2.1 Frekvence cestujících

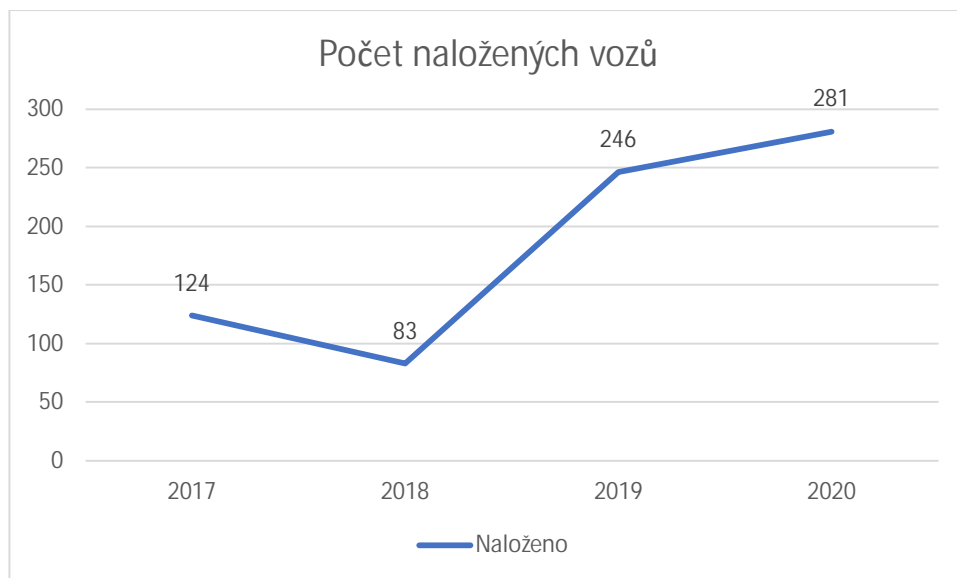
Dle směrnice SŽ SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 spadá ŽST Chrastava do kategorie D, s celkovým počtem 100 cestujících za den využívajících vlak a s celkovou hodnotou C rovno 1,70, což jí řadí na dělenou 484. až 540. pozici mezi všemi železničními stanicemi a zastávkami ve správě SŽ.

2.2.2 Výkony v nákladní dopravě

V nákladní dopravě má stanice výpravní oprávnění ve vnitrostátní a mezinárodní přepravě pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Organizačně spadá pod PJ Praha, PP Mladá Boleslav. Stanice disponuje boční a čelní rampou.

Stanice má jedno smluvní místo. Zatímco vykládka v železniční stanici je téměř nulová, objem naložených vozů (komodita dřevo) ve stanici stoupá. Nakládka probíhá u rampy na koleji č. 4.

Smluvní místo Chrastava	Přistaveno	Odsunuto	Naloženo	Vyloženo
2017	124	124	124	0
2018	83	83	83	0
2019	245	246	246	2
2020	281	281	281	0



2.2.3 Provozní charakteristika ŽST Chrastava

Železniční stanice Chrastava leží 10, 549 celostátní dráhy Liberec – Hrádek n. N. st. hr. - (Zittau), je obsazena výpravním. Organizačně spadá pod OŘ Hradec Králové, PO Liberec. ŽST Liberec je taktéž sídlem přednosty PO.

Stanice je dle předpisu SŽDC D33 zájmovou stanicí AČR.

2.2.3.1 Nástupiště

Železniční stanice je vybavena jedním ostrovním nástupištěm délky 284 metrů, které je umístěno mezi kolejemi 1–3. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 380 metrů, 15 metrů nástupiště je zastřešených. Přístup na nástupiště pro cestující je podchodem, pro služební účely, pro služební účely pak slouží dva přechody přes koleje. Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

2.2.3.2 Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka č. 4307 Kotelna – Andělská Hora je zaústěna do dráhy celostátní v souladu s úředním povolením k provozování vlečky v ŽST Chrastava výhybkou č. 2 v km 10,118 (= km 0,000 vlečky). Vlečka není provozována.

2.2.3.3 Zastávky, nákladiště

úsek Chrastava – Liberec

Zastávka **Chrastava-Andělská Hora**, leží v km 8,610 mezi stanicemi Liberec a Chrastava. Přidělena je OŘ Hradec Králové, PO Liberec.

Je vybavena jedním jednostranným nástupištěm v délce 90 metrů, typ SUDOPT + desky K 150. Výška 380 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště z příjezdové komunikace. Osvětlení nástupiště je zajištěno automaticky osvětlovacími stožárky.

Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

Zastávka **Machnín hrad** leží v km 6,756 mezi stanicemi Liberec a Chrastava. Přidělena je OŘ Hradec Králové, PO Liberec.

Je vybavena jedním jednostranným sypaným nástupištěm v délce 82 metrů a výšky 200 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště z příjezdové komunikace. Osvětlení nástupiště je zajištěno osvětlovacími stožárky z veřejného osvětlení obce.

Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

Zastávka **Machnín**, leží v km 5,872 mezi stanicemi Liberec a Chrastava. Přidělena je OŘ Hradec Králové, PO Liberec.

Je vybavena jedním jednostranným nástupištěm v délce 83 metrů, typ SUDOPT + desky K 150. Výška 300 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště z příjezdové komunikace. Osvětlení nástupiště je zajištěno automaticky osvětlovacími stožárky.

Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

úsek Chrastava – Hrádek nad Nisou

Zastávka **Bílý Kostel nad Nisou** leží v km 13,348 mezi stanicemi Chrastava a Hrádek nad Nisou. Přidělena je OŘ Hradec Králové, PO Liberec.

Je vybavena jedním jednostranným nástupištěm v délce 90 metrů, typ SUDOPT + desky K 150. Výška 380 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště z příjezdové komunikace. Osvětlení nástupiště je zajištěno automaticky osvětlovacími stožárky.

Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

Zastávka **Chotyně** leží v km 17,510 mezi stanicemi Chrastava a Hrádek nad Nisou. Přidělena je taktéž OŘ Hradec Králové, PO Liberec.

Je vybavena jedním jednostranným nástupištěm v délce 121 metrů, typ TISCHER. Výška 200 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště z příjezdové komunikace. Osvětlení nástupiště je zajištěno automaticky osvětlovacími stožárky.

Nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností.

2.2.3.4 Koleje

Ve stanici se nachází 4 dopravní a 4 manipulační koleje.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Omezená polohou (námezníků, výhybek, výkolejek, zarážedla apod.)		
dopravní koleje				
1	330/ 286	n.v.č. 3 a 11	S1 – Lc1	hlavní kolej
2	276/ 262	n. v. č. 5 a 11	S2 – Lc2	vjezdová/ odjezdová
2b	91/ 69	n. v. č. 11 a 12	hrot výhybky č. 11 – L2b	průjezdná kolej směr Hrádek nad Nisou
3	654/ 623	n. v. č. 1 a 12	S3 – L3	vjezdová/ odjezdová
manipulační koleje				
4	198/ 184	n. v. č. č. 5 – ZKK	Vk3 – ZKK	kusá
6	69/ 45	n. v. č. č. 6 – ZKK	Vk2 – ZKK	kusá, pro potřeby OŘ Hradec Králové ST Liberec
8	153/ 153	n. v. č. č. 8 – ZKK	n. v. č. 8 – ZKK	kusá
10	153/ 153	n. v. č. č. 8 - ZKK	n. v. č. 8 - ZKK	kusá
Pozn.: n. v. č. – námezník				
ZKK – zarážedlo kusé koleje				

2.2.3.5 Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie se světelnými, na sobě závislými návěstidly. Stavědlový přístroj pro obsluhu výhybek na hrádeckém zhlaví je sloučen s řídícím přístrojem.

2.2.3.6 Traťové zabezpečovací zařízení

Mezistaniční úsek Chrastava – Liberec

Bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízda vlaků je zabezpečována telefonickým dorozumíváním.

Mezistaniční úsek Chrastava – Hrádek nad Nisou

Traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEB 90.

2.2.3.7 Sdělovací a jiná zařízení

Telefonní okruhy

Traťový, výhybkářský, účastnický

Traťové:

- Chrastava – Liberec: pro zabezpečení jízd vlaků a PMD,
- Chrastava – Hrádek nad Nisou: pro zabezpečení jízd vlaků a PMD.

Výhybkářské:

- Výpravčí – St 1.

Účastnické,

Přidělený služební telefon.

PC

Na pracovišti výpravčího jsou PC s aplikacemi: Dopravní deník, TPV, webové aplikace provozovatele dráhy, SPEAKER.

Pro informování cestujících slouží staniční rozhlas, který prostřednictvím PA Speaker obsluhuje výpravčí.

2.2.3.8 Stávající popis dopravní technologie

Stávající technologie je celkem jednoduchá. Vlaků osobní dopravy, jedoucích v taktu 30' (v sedle pak 60') jsou výhradně po kolejích č. 1 a 3. Vlak z Liberce přijíždí zpravidla na 1. kolej, vlak z Hrádku nad Nisou pak na kolej 3.

V nákladní dopravě je stanice obsluhována manipulačním vlakem z Liberce. Jako vedoucí hnací vozidlo je použito HV řady 743. Vlak jede pouze podle potřeby (odvoz naložených vozů dřevem z 8. koleje). Odbavení vlaku probíhá zpravidla na 3. staniční koleji.

K datu 1. 7. 2020 je stanice nepřetržitě obsazena výpravčím a signalistou St 1. Dle potřeby do stanice zajíždí staniční dozorce pro OOSPO z Liberce.

2.3 Přehled technických normativů nákladních vlaků

Vlaky Nex, Pn						
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady					
	740 – 743	750	753.6	2x 740 – 2x 743	2x 750	2x 753.6
		751	753.7		2x 751	2x 753.7
		753	755		2x 753	2x 755
Liberec – Hrádek n. N. – Zittau DB	T 800 S 750	T 900 S 900	T 975 T 950	T 1550 S 1450	T 1700 S 1650	T 1900 S 1850
Zittau DB – Hrádek n. N. – Liberec	T 800 S 750	T 875 S 850	T 950 S 925	T 1550 S 1450	T 1700 S 1650	T 1850 S 1800
Hrádek n. N. – Varnsdorf	T 800 S 750	T 900 S 800	T 975 S 950			
Varnsdorf – Hrádek n. N.	T 680 S 600	T 850 S 750				

Vlaky Mn			
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady		
	740 – 743	750	753.6
		751	753.7
		753	755
Liberec – Hrádek n. N.	S 900	S 1000	S 1300
Hrádek n. N. – Varnsdorf	S 750	S 800	S 950
Varnsdorf – Hrádek n. N.	S 600	S 750	S 750
Hrádek n. N. – Liberec	S 750	S 850	S 925

Tabulka 1 - Přehled technických normativů 547, SŽ s.o.

2.4 Rozsah pravidelné dopravy

Pravidelná železniční doprava na trati 089 je zastoupena pravidelnou regionální dopravou a podle potřeby dopravou nákladní.

Regionální doprava je reprezentována vlaky kategorie Sp (TLX) a Os (TL). Vlaky jsou dotovány z finančních prostředků příslušných krajů, tedy z prostředků Libereckého kraje.

Provoz na trati zajišťuje dopravce Die Länderbahn GmbH DLB, jako vozidla jsou použita vozidla řady 642 Desiro, respektive řady 650.6 Stadler.

Osobní vlaky jsou vedeny v taktu 30 minut, v sedle pak 60 minut. O víkendu a ve dnech pracovního volna je rozsah dopravy nižší.

Spěšné vlaky, jezdící v relaci Liberec – Dresden, jsou o víkendu vedeny v taktu 120 minut. Ve všedních dny jsou vlaky vedeny v nepravidelném taktu (z Liberce odjezd v 8:28 hod., 10:28 hod., 16:28 hod., 18:28hod., do Liberce příjezd v 9:29 hod., 11:29 hod., 17:29 hod., 19:29 hod.).

Pravidelná nákladní doprava je zajištěna manipulačními nákladními vlaky, jenž uvádí následující tabulka:

Vlak	Komodita	HV	Délka – normativ	Poznámka
Mn 84040	Jednotlivé zásilky	743	400 t – 250 m	nejede v EΞ
Mn 84041	Jednotlivé zásilky	743	500 t – 200 m	nejede v EΞ

Tabulka 2 - Rozsah pravidelné nákladní dopravy, GVD 2020

Počet vlaků jednotlivých kategorií vychází z GVD 2021 ze dne 13. prosince 2020. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

Traťový úsek Liberec – Hrádek nad Nisou

směr Liberec – Hrádek nad Nisou			
Sp	Os	Mn	Σ
4	24	1	29

Tabulka 3 - Rozsah vlaků pravidelné dopravy v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou, GVD 2021, SŽ s.o.

směr Hrádek nad Nisou - Liberec			
Sp	Os	Mn	Σ
4	25	1	30

Tabulka 4 - Rozsah vlaků pravidelné dopravy v úseku Hrádek nad Nisou - Liberec, GVD 2021, SŽ s.o.

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Σ
Sp	Liberec - Hrádek									1		1						1		1						4
	Hrádek - Liberec										1		1						1		1					4
Os	Liberec - Hrádek					2	2	2		1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1		24
	Hrádek - Liberec				1	2	2	2	2		1	1	1	1	2	2	2	1	2		1	1	1			25
Mn	Liberec - Hrádek																			1						1
	Hrádek - Liberec																					1				1
Σ		0	0	0	0	1	4	4	4	3	2	3	3	2	3	4	4	4	4	5	2	3	2	2	0	59

Tabulka 5 - Zatížení úseků dle jednotlivých segmentů dopravy, GVD 2021, autor

2.4.1.1 Jízdní doby

Následující tabulka zobrazuje pravidelné jízdní doby vlaků kategorie Sp, Os a Mn. Údaje vychází ze SJŘ 547 ze dne 13. 12. 2020, tj. jsou stávající pro současný GVD 2021. Pro porovnání je uváděn projíždějící spěšný vlak.

Jízdní doby v mezistaničním úseku:

		Sp	Os	Mn		Sp	Os	Mn
Liberec	↓				↑	9,0	6,0	23,0
Machnín z.	↓		4,5		↑		1,5	
Machnín hrad z.	↓		1,0		↑		1,5	
Chrastava – Anděl.H. z.	↓		2,0		↑		2,0	
Chrastava	↓	8,0	3,0	13,0	↑	8,5	4,0	14,0
Bílý Kostel n.N. z.	↓		3,0		↑		4,0	
Chotyně z.	↓		4,0		↑		2,5	
Hrádek nad Nisou	↓	8,0	4,0	12,0	↑			
Σ	↓	16,0	21,5	25,0	↑	17,5	21,5	37,0

Tabulka 6 - Jízdní doby SJŘ 547, GVD 2021, SŽ s.o.

2.4.1.2 Propustnost

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu probíhá na základě vyhodnocení propustnosti přilehlých mezistaničních úseků a porovnáním jízdních dob ve stejných úsecích. Ukazatele se vztahují na průměrný rozsah dopravy dle GVD 2021 a byly poskytnuty ze strany SŽ. Zkrácené výpočetní období T = 900 min zahrnuje čas 5:00 - 21:00, kdy je ve vyšší míře provozována osobní doprava.

Z podkladů, které projektant získal od SŽ je patrné, že nejzatíženějším úsekem je úsek Liberec – Chrastava. Podklady projektant získal od Odboru 11 Správy železnic s.o.

UKAZATELE KAPACITY

MEZISTANIČNÍ ÚSEK		KOL.	
traťový úsek: Liberec – Zittau			
Liberec – Chrastava	1		
Chrastava – Hrádek nad Nisou	1		
Hrádek nad Nisou – Zittau	1		

STUPEŇ OBSAZENÍ (S)											
VÝPOČTENÉ HODNOTY pro období			LIMITNÍ HODNOTY								
24 h	5 až 20 h	2 h	A > 6 h		4 h < A < 6 h		A < 4 h				
OPT.	KRIT.		OPT.	KRIT.	OPT.	KRIT.	OPT.	KRIT.			
0,47	0,64	0,77	0,61	0,74	0,71	0,81	0,76	0,84	76	92	3,2
0,47	0,65	0,76	0,61	0,74	0,71	0,81	0,76	0,84	77	93	3,2
0,32	0,46	0,74	0,61	0,74	0,71	0,81	0,76	0,84	79	96	3,3

PROPUSTNOST (n)											
za 24 h						za 1 h					
limitní hodnoty pro A > 6 h			limitní hodnoty pro A > 6 h			limitní hodnoty pro A > 6 h			limitní hodnoty pro A < 4 h		
OPT.	KRIT.		OPT.	KRIT.		OPT.	KRIT.		OPT.	KRIT.	
3,2	3,8	3,9	4,0	4,4		3,2	3,9	4,0	4,0	4,4	
3,3	4,0	4,1	4,5			3,3	4,0	4,1	4,5		

VYUŽITÍ PROPUSTNOSTI (K)							
OPTIMÁLNÍ HODNOTY pro období				KRITICKÉ HODNOTY pro období			
24 h	5 až 20 h	2 h		24 h	5 až 20 h	2 h	
78%	105%	64%	87%	77%	106%	63%	88%
52%	75%	43%	62%				

2.4.1.3 Stávající systematizace

Stávající systematizaci k 1. 4. 2022 v ŽST Chrastava uvádí následující tabulka.

Výpravčí	4,479
Signalista St1	4,385
Σ	8,864

Tabulka 7 – Systematizace ŽST Chrastava, SŽ s.o.

3 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

V rámci zpracování dokumentace došlo k oslovení objednavatelů osobní dopavy (MDČR, Koordinátora veřejné dopavy Libereckého kraje). Všechny údaje, včetně výhledového rozsahu nákladní dopavy, byly následně potvrzeny O6 SŽ s.o.

Ministerstvo dopavy ČR neplánuje na předmětném úseku vedení dálkové dopavy. Koordinátor veřejné dopavy Libereckého kraje konstatuje, že po rekonstrukci předmětné stanice a po rekonstrukci polské části trati lze předpokládat mírné navýšení objemu osobní dopavy. Toto navýšení je však do roku 2031 limitováno stávající smlouvou mezi objednavatelem a dopravci.

V nákladní dopravě se nepředpokládá, kromě místní práce, navýšení objemu přeprav. Dále není předpoklad vedení nákladní dopavy ve vztahu se zahraničím.

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry souprav			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Sp	8	0	8	642	41,7	86	100
Os	43	7	50	642	41,7	86	100
Σ	51	7	58				

Tabulka 8 - Výhledový rozsah osobní dopavy, SŽ s.o.

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Dopravní technologie

Cílová dopravní technologie železniční stanice nedozná změn. Mezistaniční úseky Liberec – Chrastava, Chrastava – Hrádek nad Nisou zůstávají jednokolejné, s obousměrným provozem.

Vlak osobní dopravy jedoucí od Liberce přijede na 1. kolej, vlak jedoucí od Chrastavy přijede pak na 3. kolej. Po křižování vlaky následně odjíždí. Pokud nebude ve stanici křižování, bude vlak tranzitní vlak veden po hlavní dopravní koleji č. 1. Pro manipulační nákladní vlak a místní práci je určena především kolej č. 5.

V cílovém stavu se nepředpokládá obsazení stanice žádným dopravním zaměstnancem, stanice bude řízena z RDP Liberec, personální úspora bude -8,627 na pozicích výpravčí a signalista St1.

4.2 Provozní intervaly

S ohledem na uvažovaný provoz vlaků osobní dopravy v krátkém intervalu protisměrnými jízdami jsou limitujícím prvkem pro konstrukci grafikonu staniční intervaly.

S ohledem na relativní rychlost zabezpečovacího zařízení, optimalizovanou rychlost a konfiguraci stanic a relativní pomalost diesellových vlaků naplňují výsledné hodnoty předpoklad jejich snížení a jsou příznivým předpokladem pro sestavení návrhu GVD.

Dílčí doba	Složky	Popis	Čas [min]
První vlak: Os/Sp od Liberce vjezd na 1. kolej			
Jízda vlaku k uvolnění (j_1)		od minutí počítače náprav do zastavení - záporná (před referenčním časem)	-0,31
Rušení vlakové cesty po prvním vlaku (r)	Zjištění konce vlaku (r_k)	automaticky	0,00
	Obsluha zab. zař. pro zrušení vlakové cesty (r_{zz})	aut. rozpad VC - dlouhý	0,10
	Odhláška (r_o)	v rámci změny traťového souhlasu (mezistaniční oddíl)	0,00
Příprava vlakové cesty pro druhý vlak (p)	Změna traťového souhlasu (p_s)	změna traťového souhlasu AH	0,10
	Příkaz k přípravě vlakové cesty (p_p)	není	0,00
	Přestavování výhybek (p_v)	1 výhybka EZZ	0,10
	Obsluha zab. zař. pro přípravu vlakové cesty (p_{zz})	obsluha EZZ	0,10
	Doba zpoždění rozsvícení návěstidla (p_{zn})	není	0,00
Druhý vlak: Sp/Os do Liberce odjezd z 3. koleje			
Jízda druhého vlaku od obsazení (j_2)		nulová - odjezd z Chrastavy	0,00
Dohlednost nebo výprava vlak (d)		výprava vlaku	0,30
Celkem			0,39
Zaokrouhlení			0,5

Tabulka 9 - Interval křižování Os/Sp-Os/Sp, liberecké zhlaví

Dílčí doba	Složky	Popis	Čas [min]
První vlak: Os/Sp od Hrádku nad Nisou vjezd na 3. kolej			
Jízda vlaku k uvolnění (j_1)		od minutí počítače náprav do zastavení - záporná (před referenčním časem)	-0,36
Rušení vlakové cesty po prvním vlaku (r)	Zjištění konce vlaku (r_k)	automaticky	0,00
	Obsluha zab. zař. pro zrušení vlakové cesty (r_{zz})	aut. rozpad VC - dlouhý	0,10

	Odhláška (r_o)	v rámci změny traťového souhlasu (mezistaniční oddíl)	0,00
Příprava vlakové cesty pro druhý vlak (p)	Změna traťového souhlasu (p_s)	změna traťového souhlasu AH	0,10
	Příkaz k přípravě vlakové cesty (p_p)	není	0,00
	Přestavování výhybek (p_v)	1 výhybka EZZ	0,10
	Obsluha zab. zař. pro přípravu vlakové cesty (p_{zz})	obsluha EZZ	0,10
	Doba zpoždění rozsvícení návěstidla (p_{zn})	není	0,00
Druhý vlak: Sp/Os do Hrádku nad Nisou odjezd z 1. koleje			
Jízda druhého vlaku od obsazení (j_z)		nulová - odjezd z Chrastavy	0,00
Dohlednost nebo výprava vlaku (d)		výprava vlaku	0,30
Celkem			0,34
Zaokrouhlení			0,5

Tabulka 10 - Interval křížování Os/Sp-Os/Sp, hrádecké zhlaví

4.3 Propustnost

V následujících tabulkách je proveden výpočet propustnosti traťové koleje pro dvouhodinovou dopravní špičku s ověřením dodržení doporučené maximální doby obsazení 0,75. S ohledem na překročení těchto hodnot je doplněno srovnání návrhového GVD se současným GVD 2017, které prokazuje faktické snížení kritického parametru. Možným řešením by bylo omezení zastavovací politiky v kritickém úseku Liberec – Chrastava.

Výpočet propustnosti traťové koleje		
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	8
Výpočetní doba	T [min] =	120
Celková doba údržby	T_u [min] =	0,00
Celková doba obsazení	T_{obs} [min] =	93,0
Průměrná doba obsazení	t_{obs} [min] =	11,63
Průměrná mezera připadající na jeden vlak	t_{mez} [min] =	3,38
Maximální hodnota stupně obsazení ve šp	$S_{O\ max}$ [-] =	0,75
Praktická propustnost (vztažená k $S_{O\ max}$)	n [vlaků] =	7,74
Koeficient využití praktické propustnosti	K [%] =	103%
Stupeň obsazení	S_o [-] =	0,775

Tabulka 11 - Propustnost traťové koleje Liberec-Chrastava ve špičce

Výpočet propustnosti traťové koleje		
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	8
Výpočetní doba	T [min] =	120
Celková doba údržby	T_u [min] =	0,00
Celková doba obsazení	T_{obs} [min] =	86,0
Průměrná doba obsazení	t_{obs} [min] =	10,75
Průměrná mezera připadající na jeden vlak	t_{mez} [min] =	4,25
Maximální hodnota stupně obsazení ve šp	$S_{O\ max}$ [-] =	0,75
Praktická propustnost (vztažená k $S_{O\ max}$)	n [vlaků] =	8,37
Koeficient využití praktické propustnosti	K [%] =	96%
Stupeň obsazení	S_o [-] =	0,717

Tabulka 12 - Propustnost traťové koleje Chrastava-Hrádek nad Nisou ve špičce

Výpočet propustnosti traťové koleje		
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	6
Výpočetní doba	T [min] =	120
Celková doba údržby	T _u [min] =	0,00
Celková doba obsazení	T _{obs} [min] =	64,5
Průměrná doba obsazení	t _{obs} [min] =	10,75
Průměrná mezera připadající na jeden vlak	t _{mez} [min] =	9,25
Maximální hodnota stupně obsazení ve šp	S _{O max} [-] =	0,75
Praktická propustnost (vztažená k S_{O max})	n [vlaků] =	8,37
Koeficient využití praktické propustnosti	K [%] =	72%
Stupeň obsazení	S_O [-] =	0,538

Tabulka 13 - Propustnost traťové koleje Hrádek nad Nisou-Zittau ve špičce

4.4 Uvolňovací rychlosti

S ohledem na budoucí zavedení ETCS Level 2 byly ve stanici Chrastava stanoveny uvolňovací rychlosti.

Tabulka uvolňovacích rychlostí

ŽST Chrastava

Datum zpracování

07.07.2021

Směr Liberec (sudý)

Návěstidlo	Uvolňovací rychlost	Rychlost cesty za návěstidlem	Místo ohrožení				Předsazení EOA	Poznámka
			VC s v>60km/hod (námezník)		jiné důvody			
			Vzdálenost (m)	Rychlost ohrožené jízdní cesty (km/hod)	Vzdálenost (m)	Předmět ohrožení		
S	0	100 (T)	-	-	-	-	-	-
S1	15	80 (T)	65	80 (T)	-	-	předsadit EoA	-
S3	10	80 (T)	40	80 (T)	-	-	předsadit EoA	-
S5	0	80 (T)	15	80 (T)	-	-	-	VCP pro RS 20

Směr Hrádek nad Nisou (lichý)

Návěstidlo	Uvolňovací rychlost	Rychlost cesty za návěstidlem	Místo ohrožení				Předsazení EOA	Poznámka
			VC s v>60km/hod (námezník)		jiné důvody			
			Vzdálenost (m)	Rychlost ohrožené jízdní cesty (km/hod)	Vzdálenost (m)	Předmět ohrožení		
L	0	100 (T)	-	-	-	-	-	-
L1	15	80 (T)	76	80 (T)	-	-	-	-
L3	20	80 (T)	-	-	-	-	-	-
L5	0	50	15	80 (T)	-	-	-	VCP pro RS 20

Poznámky:

Rychlost cesty za návěstidlem = nejvyšší rychlost, kterou lze od návěstidla dovolit vlakovou cestou
(T) = maximální traťová rychlost
předsadit EOA = MA k tomuto návěstidlu musí končit 10 m před návěstidlem
>940 - kolej umožňuje vjezd vlaků do 740m délky bez nutnosti poskytnutí uvolňovací rychlosti
Jen odjezd - z koleje je umožněn jen odjezd vlaků, uvolňovací rychlost se neuvažuje.
Odvrat - zajištěna ochrana ohrožených VC s v>60 km/h v ochranné dráze odvratem

Dyn.zar. - předmětem ohrožení je dynamické zarážedlo
PZS - předmětem ohrožení je železniční přejezd
Vk - předmětem ohrožení je výkolejka v poloze na koleji
Protisměr.náv. - předmětem ohrožení je protisměrné návěstidlo
vs60 - v pokračování vlakové cesty je ohrožena pouze VC s vs60km/hod

4.5 Kolejové řešení

V rámci stavby dochází ke změně konfigurace a k odstranění nepotřebné části kolejiště. Nové výškové řešení nepřekročí sklon 2,50‰ v rozhodující užitečné délce kolejí.

Nově budou vybudována 2 nástupiště typu L (I. a II.), každé délky 110 metrů a výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Tato délka vychází z vyjádření objednavatele dopravy Libereckého kraje s ohledem na předpokládaný vozový park na této trati.

Přístup na vnější nástupiště bude přímo od zastávky autobusů. Na ostrovní nástupiště bude pro přístup sloužit schodiště, pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace pak výtah. Na nástupišťích dojde k osazení nového mobiliáře nástupišť, který bude tvořen odpadkovými koši (směsné i na tříděný odpad), boxy na posyp, lavičkami s područkami a vitrínami.

V rámci rekonstrukce dochází k optimalizaci délek staničních kolejí.

kolej	délka (m)	účel koleje	rychlost
1	231	hlavní dopravní	80
2	156	manipulační	---
3	141 / 176 směr Liberec / Hrádek n. N.	dopravní	80
4	145	manipulační	---
5	525	dopravní	60 / 50
6	145	manipulační	---

Tabulka 14 - Kolej, určení a jejich délka

4.6 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

Ve stanici bude vybudováno elektronické SZZ 3. kategorie. Stanice bude v cílovém stavu řízena z RDP Liberec, stanice nebude obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Ve stanici bude vybudováno elektronické SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo, které bude v cílovém stavu po dokončení stavby „Rekonstrukce ŽST Chrastava“ dálkově ovládáno z nového regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v žst. Liberec. Při poruše bude možno toto zařízení ovládat ze záložního pracoviště v Hrádku nad Nisou. Posun n/ z manipulačních kolejí bude prováděn jako nezabezpečený prostřednictvím předané obsluhy EMZ2 – závislost provedena 3t/Vk. Posun na/ z vlečky V4307 bude prováděn jako nezabezpečený, a to prostřednictvím EMZ1, kdy je provedena závislost 2t/KV1. Hranice styku drah se stavbou nemění.

V mezistaničních úsecích Liberec – Chrastava, Chrastava – Hrádek nad Nisou bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel na trati.

EOV bude instalován na výhybkách rozhodných pro stavění vlakových cest – tj. č. 1, 5, 7, 8. Pro případ poruchy budou ve stanici 4 přenosné výměnové zámky, pro nouzové přestavování výhybek pak budou v ŽST uloženy 2 kliky.

Ve stanici bude vybudován nový informační a kamerový systém. Informační systém bude osazen na nástupiště, u vstupu do podchodu, v podchodě a v čekárně. Kamerový systém (v počtu 17ks) bude snímat nástupiště, výtah, přístup do podchodu a výpravní budovu. Obsluha bude prováděna z Hrádku nad Nisou, v cílovém stavu pak z RDP Liberec.

Pro temperování motorových jednotek a lokomotiv bude na konci ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 3 a 5 (směr Liberec) umístěn zásuvkový stojan 400/ 230V.

4.7 Zařízení služeb

V rámci stavby dochází ve vztahu k cestujícím ke změně Zařízení služeb železniční stanice, a to sice je nově přidán informační systém. Pro dopravce je nově instalován zásuvkový stojan 400/ 230V mezi kolejemi č.3 a 5.

V nákladní dopravě jsou zahrnuty do zařízení služeb manipulační koleje č. 2, 4 a 6, která jsou určeny pro nakládku a vykládku vozů. Mezi kolejemi je zřízena zpevněná plocha, koleje č. 4 a 6 jsou vybaveny též čelní rampou.

5 ZÁVĚR

V rámci rekonstrukce stanice Chrastava dochází k novému uspořádání kolejišti a výstavbě nových zvýšených nástupišť pro pohodlný nástup a výstup cestujících do vlakových souprav. Stanice bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením třetí kategorie, v cílovém stavu řízeného z RDP Liberec.

Navržené kolejiště dokáže pojmout potřebný počet vlaků nejenom v krátkodobém, ale především ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Modernizovaná stanice umožní svou infrastrukturou realizovat jakékoliv zadání jízdních řádů v osobní dopravě mnoho desítek let.

6 STAVEBNÍ POSTUPY

6.1 Harmonogram výluk

Začátek stavby: 09/2022
Konec stavby: 11/2023
Doba výstavby: 15 měsíců

Stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce	1.9.2022	212	31.3.2023
Bez výluk	1.9.2022	212	31.3.2023
Stavební postup č.1, manipulační koleje	1.4.2023	61	31.5.2023
ŽST Chrastava, koleje č.2, 4, 6, 8 a 10	1.4.2023	61	31.5.2023
Stavební postup č.2, všechny koleje	1.6.2023	153	31.10.2023
ŽST Chrastava, koleje č.1, 2, 3, 4, 6, 8, 10	1.6.2023	153	31.10.2023
TK v úseku Liberec – Chrastava	1.6.2023	153	31.10.2023
TK v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou	1.6.2023	153	31.10.2023
Stavební postup č.3, dokončovací práce	1.11.2023	30	30.11.2023
Bez výluk	1.11.2023	30	30.11.2023
CELKOVÁ DOBA VÝSTAVBY	1.9. 2022	456	30.11.2023

6.2 Koncepte stavebních postupů

Obsahem stavby jsou práce v železniční stanici Chrastava, přilehlých mezistaničních úsecích Liberec – Chrastava, Chrastava – Hrádek nad Nisou. Jsou uvažovány změny v kolejišti a peronizaci železniční stanice Chrastava, práce na stavebních úpravách výpravní budovy, sdělovacím a zabezpečovacím zařízení a mostech. Součástí stavby také bude nový kamerový systém, rozhlas pro cestující, informační zařízení, ASHS, EZS, apod.

Nově vkládané výhybky jsou označeny číslem a příponou „X“, například č.4X.

Realizace stavby je uvažována **v období září 2022 – listopad 2023** a je rozvržena do následujících stavebních postupů.

Stavební postup č.0 (212 dnů) je navržen na přípravné práce, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, předzásobení stavby materiálem, kácení stromů a mýcení křovin, práce na kabelových trasách.

Stavebním postup č.1 (61 dnů) je navržen pro provádění stavebních prací, které nebrání zachování provozu v trati Liberec – Zittau včetně nutného křížování vlaků a nezbytné nakládky a vykládky. Sneseny budou koleje číslo 2, 4, 6, 8 a 10 včetně výhybek.

Stavební postup č.2 (153 dnů) je určen pro provedení všech prací nutných k ukončení výluk. Zřídí se koleje 1, 2, 3, 4, 5 a 6 včetně všech výhybek a nástupišť číslo 1 a číslo 2. Provedou se práce na kabelových trasách v mezistaničních úsecích.

Stavebním postup č.3 (30 dnů) je určen pro dokončovací práce, které nebrání plnému provozu na železniční trati a ve stanici – úpravy povrchů, vyklízení zařízení staveniště, práce v přednádražním prostoru.

Hlavní zařízení staveniště je navrženo na zpevněných plochách v žst. Chrastava.

6.3 Dopravní opatření po dobu výstavby

Dopravní opatření jsou stanovena na jednotlivé stavební postupy dle části B.8.

6.3.1 Stavební postup č. 0

Při přepínání zabezpečovacího zařízení bude drážní doprava zajištěna v souladu s předpisy Provozovatele dráhy. Jiná dopravní opatření nejsou potřebná. Na zhlavích budou umístěna výhybkářské stanoviště pro umožnění průjezdu vlaků.

6.3.2 Stavební postup č. 1

Během výluky dle bodu 3) nebude možné provozovat drážní dopravu na kolejích č. 2, 4, 6, 8, 10. Vlaků budou vedeny po jiných, vhodných kolejích.

Pár manipulačních nákladních vlaků bude, vzhledem k vyhlášení zákazu nakládky v ŽST Chrastava a Hrádek nad Nisou, v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou odřeknut.

6.3.3 Stavební postup č. 2

Při výluce dle bodu 3) nebude možno provozovat drážní dopravu v úseku Liberec – Chrastava – Hrádek nad Nisou. V předmětném úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava. Pár nákladních manipulačních vlaků bude v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou odřeknut.

6.3.4 Stavební postup č. 3

Nepředpokládají se výluky mající za následek náhradní autobusovou dopravu. Vlaků budou vedeny, s ohledem na technologii přezkušování a aktivaci ZZ, po jiných kolejích. Případné dopravní opatření budou zavedeny v souladu s předpisy Provozovatele dráhy.

6.4 Náhradní autobusová doprava

Náhradní autobusová doprava bude zavedena na 153 dní. Rozsah použití je uveden ve stavebních postupech.

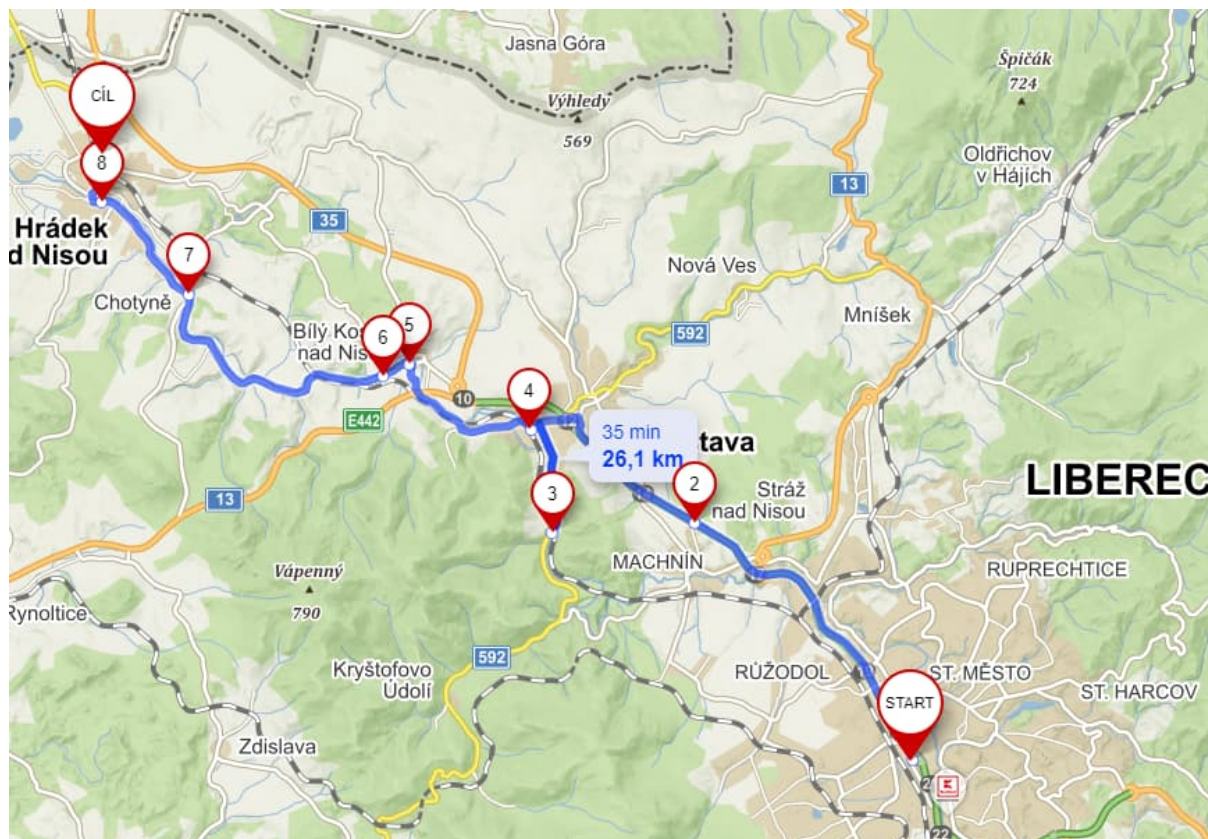
Náhradní autobusová doprava se předpokládá paralelně s připravovanou stavbou „Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou“.

Nnad celkem:		25 843 860,00 Kč		Sazba za km	70 Kč
Výluka č.	od	01.06.23		do	31.10.23
1	D _p	109		D _v	44
	T _{kmi}	Pracovní den		Dny pracovního volna	
	[km]	A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km1}	27	2	49	2	34
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem				369 198,00	

Ostatní zastávky NAD a způsob organizace jsou uvažovány dle zvyklostí:

zastávka	Umístění zastávky NAD	Svolení k odjezdu dává	Oznámení o příjezdu
Zittau	stanoviště náhradní dopravy č. 3	Výpravčí	Doprovod vlaku (ND) výpravčímu
Hrádek nad Nisou	před staniční budovou	Výpravčí	Doprovod vlaku (ND) výpravčímu
Hrádek nad Nisou u mostu	autobusová zastávka	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Chotyně u mostu	autobusová zastávka	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Bílý Kostel	Autobusová zastávka „žel. zastávka“	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Bílý Kostel škola	autobusová zastávka	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Chrastava	autobusová zastávka u staniční budovy	Výpravčí	Doprovod vlaku (ND) výpravčímu
Chrastava-Andělská Hora	u železniční zastávky	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Liberec-Beďřichovka	autobusová zastávka na rychlostní silnici	Doprovod vlaku (ND), příp. řidič	
Liberec	před staniční budovou	Výpravčí	Doprovod vlaku (ND) výpravčímu

Trasa NAD pro úsek Hrádek nad Nisou – Liberec



Obrázek 2 - Trasa NAD Hrádek nad Nisou - Liberec, zdroj: www.mapy.cz

6.5 Závěr ke stavebním postupům

- V průběhu realizace stavby dojde k nepřetržitým výlukám,
- Nebude možná obsluha ŽST Chrastava a po dobu nickolejného provozu také ŽST Hrádek nad Nisou. Pro ŽST bude vyhlášen zákaz nakládky.
- Nebudou dostupné odstavné manipulační koleje z aplikace KAZAS.
- Jednotliví přepravci budou o případném zákazu (nemožnosti) nakládky a vykládky informováni dopravcem.
- Odstavení mechanismů bude možné v ŽST Liberec, Chrastava a Hrádek nad Nisou. Nutnou podmínkou je projednání s PO Liberec.

7 DOKLADOVÁ ČÁST

Níže jsou přiložena vyjádření, která zpracovatel obdržel v rámci zpracování dokumentace.

1. Vyjádření MDČR
2. Vyjádření Objednavatele dopravy (KORID)

RE: Žádost o rozsah dopravy _ Cheb - Tršnice, Chrastava

MI

Macek Václav Ing. <vaclav.macek@mdcr.cz>

St 24.06.2020 15:17

Komu: Kubec Radek



Vážený pane inženýre,

dálkové dopravy se týká pouze stavba Tršnice – Cheb, kde je v objednávce MD vedena linka R15 Praha – Ústí nad Labem – Cheb.

S ohledem na rozsah stavby bude pro Vaši potřebu dostačující konstatování, že v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu předpokládáme zachovat stávající rozsah objednávky v taktu 120 minut. Bude pouze docházet k průběžné obnově vozidlového parku a jen k drobným úpravám časových poloh. Základní konstrukční podmínky linky budou neměnné. Předpokládáme zlepšení polohy v taktovém uzlu Cheb X.30 vlivem krácení cestovních dob v celém úseku Ústí - Cheb.

V dlouhodobém výhledu tuto linku ovlivní novostavba trati Kralupy – Most. V rámci zpracování studie proveditelnosti na zmíněné novostavby VRT je prověřováno zahuštění nabídky a zavedení nové rychlíkové linky Cheb – Ústí nad Labem (náhrada za stávající linku, která nově pojede mimo Ústí nad Labem). Obě linky by měly u Chebu takt 120 minut a jako vhodný se jeví jejich rovnoměrný proklad. Avšak studie proveditelnosti, která měla ověřit tyto předpoklady, není doposud dokončena. Pro Vaši potřebu doporučuji uvažovat se zahuštěním obecné rychlíkové linky na takt 60 minut. Časový horizont změny Vám sdělit nemohu. Doporučuji Vám obrátit se přímo na SŽ.

Na trati Liberec – Hrádek nepředpokládáme objednávku dálkové dopravy. Zde je proto odpověď velmi jednoduchá.

Další detaily k úseku Tršnice – Cheb a lince R15 Vám na požádání doplním. Pokud byste požadoval standardní stanovisko úřadu, obraťte se s Vaším dotazem na podatelnu MD nebo na sekretariát Odboru veřejné dopravy sekretariat.190@mdcr.cz.

S pozdravem

Ing. Václav Macek

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor veřejné dopravy

Nábřeží Ludvíka Svobody 12

110 15, Praha 1

Tel: +420 225 131 340

Email: vaclav.macek@mdcr.cz

Žádost o rozsah dopravy ŽST Chrastava, ŽST Hrádek nad Nisou

BP

Blažek Pavel <pavel.blazek@korid.cz>

St 17.02.2021 13:20

Komu: Kubeš, Radek

Kopie: Hruboš Jiří <jiri.hrubos@korid.cz>; 'Cap Jan (jan.cap@kraj-lbc.cz)'; Pospíšil Otto <otto.po



320.1 Jízdní řád OSN-II v...

181 kB

Dobrý den pane inženýre.

Na základě Vaší žádosti zasílám výhledový rozsah dopravy pro stanice Chrastava a Hrádek n. N. Existují dva návrhové stavy. Pro dobu do rekonstrukce (zrychlení) polské části trati prosím pracujte se stávajícím jízdním řádem 2020/21 (pro základní, bezvýlukový stav).

Plánovaný rozsah dopravy po rekonstrukci (zrychlení) polské části trati je uveden v příloze, list 4. Jedná se o součást stávající dopravní smlouvy mezi objednateli a dopravcem platné do roku 2031.

V případě dotazů jsem Vám k dispozici.

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.idol.cz> <https://www.opuscard.cz>

sociální sítě: @idolk @IDOLDoprava IDOL doprava LK



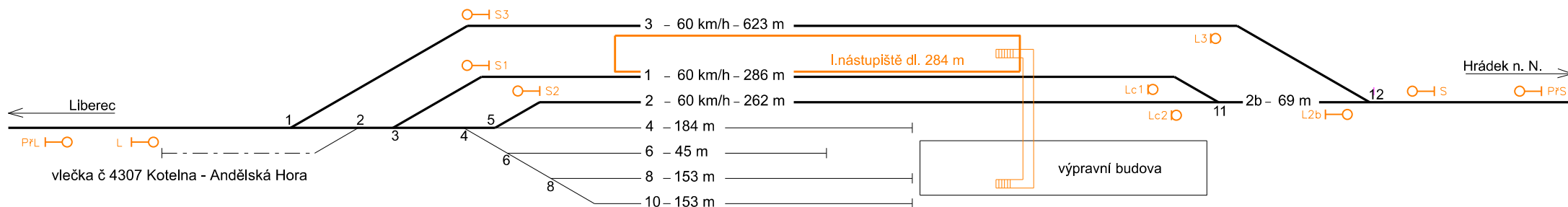
Právní informace: obsah tohoto mailu je citlivý a může být chráněn zákonem. Tento mail je určen pouze uvedenému příjemci a dalším osobám, které jsou jmenovitě uvedeny jako příjemci. Jestliže nejste oprávněný příjemce, pak jakákoliv forma zveřejnění, reprodukce, kopírování, distribuce nebo šíření je přísně zakázána. Pokud jste obdržel tuto zprávu omylem, oznamte to, prosím, neprodleně jejímu odesílateli 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 pokud 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.

8 PŘÍLOHOVÁ ČÁST

1. Stávající stav
2. Navrhovaný stav
3. Graf rychlosti

Stávající stav

ŽST Chrastava

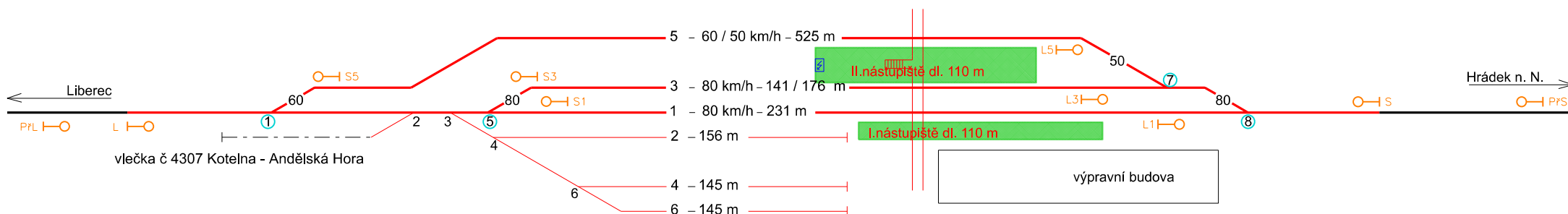


Legenda

- | | | | |
|---|-------------------|---|------------------------|
|  | dopravní kolej |  | nová dopravní kolej |
|  | manipulační kolej |  | nová manipulační kolej |
|  | vlečka |  | nová vlečka |
|  | nástupiště |  | nové nástupiště |
| | |  | zásuvkový stojan |

Navrhovaný stav

ŽST Chrastava

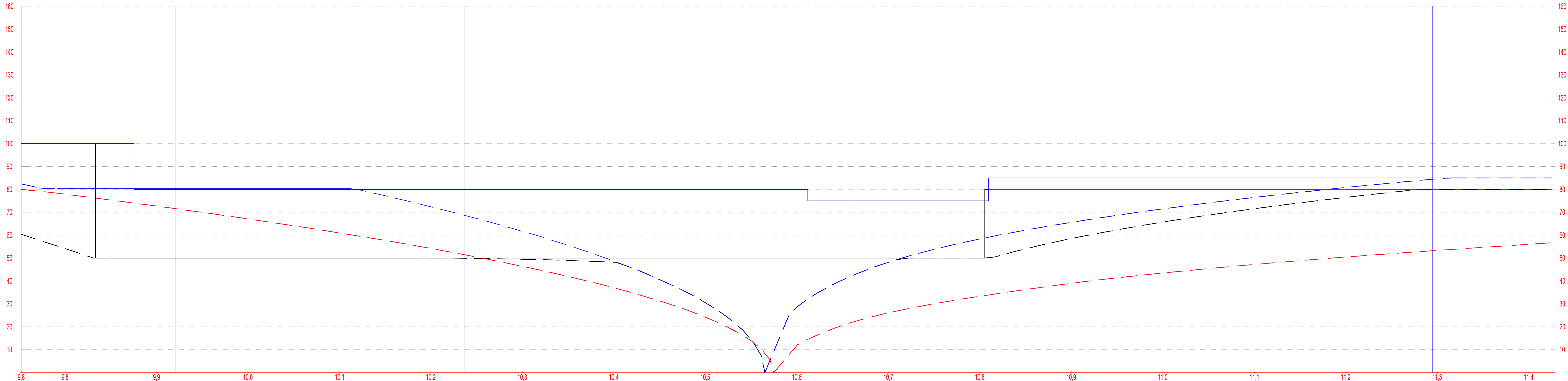


Legenda

stáv. stav - vozidlo řady 642

v100 - vozidlo řady 742 + 400t/ 250m

v130 - vozidlo řady 642



SKLONOVÉ POMĚRY - NOVÉ / STÁVAJÍCÍ



SMĚROVÉ POMĚRY - NOVÉ / STÁVAJÍCÍ

