



**SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
201 Středisko tratí a uzlů**

REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST LOVOSICE

Dokumentace pro stavební povolení

Obsah

Úvod	5
1 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury.....	6
1.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem	6
1.1.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu	7
1.1.2 Seznam přejezdů	7
1.1.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu.....	8
1.1.4 Zařazení kolejí do řádů	8
1.2 Traťový úsek Lovosice – Čížkovice	8
1.2.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu	9
1.2.2 Seznam přejezdů	9
1.2.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu.....	9
1.2.4 Zařazení kolejí do řádů	10
1.3 Traťový úsek Lovosice – Žalhostice	10
1.3.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu	10
1.3.2 Seznam přejezdů	11
1.3.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu.....	11
1.3.4 Zařazení kolejí do řádů	11
1.4 Traťový úsek Lovosice – Chotiměř	11
1.4.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu	12
1.4.2 Seznam přejezdů	13
1.4.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu.....	13
1.4.4 Zařazení kolejí do řádů	13
1.5 Popis stávajícího stavu ŽST Lovosice	13
1.5.1 Vlečky, účelová kolejiště a ložné manipulace v ŽST	14
1.5.2 Hlázky (hradla), odbočky, nákladiště, zastávky a závorářská stanoviště v přilehlých mezistaničních úsecích	14
1.5.3 Nástupiště	15
1.5.4 Seznam kolejí.....	16
1.5.5 Rychlosti kolejových spojek	16
1.5.6 Ohřev výhybek	17
1.5.7 Rozdělení TV do jednotlivých sekcí	17
1.5.8 Staniční zabezpečovací zařízení	17
1.5.9 Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV.....	17
1.5.10 Personální obsazení ŽST.....	17
2 Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu.....	18
2.1 Stávající rozsah dopravy	18
2.1.1 Osobní doprava.....	18
2.1.1.1 Linky dálkové dopravy.....	18
2.1.1.2 Linky osobních vlaků.....	18
2.1.2 Nákladní doprava	18
2.2 Sumarizace provozu ve stávajícím stavu	19
2.2.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice	19
2.2.2 Traťový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem	20
2.2.3 Traťový úsek Žalhostice – Lovosice.....	20
2.2.4 Traťový úsek Lovosice – Čížkovice	21
2.2.5 Traťový úsek Lovosice – Chotiměř	21
2.2.6 Technologie ŽST Lovosice, obvod Lovosice	21
2.2.6.1 Osobní doprava.....	21
2.2.6.2 Nákladní doprava	22

2.2.6.3	Využití kolejí	22
2.3	Současné jízdní doby	23
2.4	Současné ukazatele propustnosti	24
2.4.1	Tražové ukazatele propustnosti	24
2.4.1.1	Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem	24
2.5	Špičkové hodnoty nástupů a výstupů cestujících	24
3	Rozsah dopravy a dopravní technologie ve výhledovém stavu	25
3.1	Výhledový rozsah dopravy	25
3.1.1	Osobní doprava	25
3.1.1.1	Linky dálkové dopravy	25
3.1.1.2	Linky regionální dopravy	25
3.1.2	Nákladní doprava	25
3.2	Výhledový rozsah dopravy	25
3.2.1	Tražový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice	26
3.2.2	Tražový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem	26
3.2.3	Tražový úsek Čížkovice – Lovosice	26
3.2.4	Tražový úsek Lovosice – Litoměřice	27
3.2.5	Tražový úsek Lovosice – Chotiměř	27
3.3	Výhledová technologie provozu	27
3.3.1	Osobní doprava	27
3.3.1.1	Požadavky na délku nástupních hran	27
3.3.1.2	Rozsah osobní dopravy ve špičkové dvouhodině	27
3.3.2	Určení počtu kolejí s nástupní hranou	28
3.3.3	Nákladní doprava	28
3.3.4	Určení kolejí obvodu Lovosice	28
3.4	Výhledové jízdní doby	28
3.5	Výhledové ukazatele propustnosti	28
4	Navrhované úpravy	29
4.1	Popis navržených úprav v ŽST Lovosice	29
4.1.1	Nástupišť	29
4.1.2	Kamerový systém	29
4.1.3	Osvětlení	29
5	Stanovení dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech	30
5.1	Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření	30
5.2	Rozsah dopravy v době konání výluk	30
5.3	Stanovení dopravních opatření při jednotlivých výlukách	30
5.3.1	Stavební postup 0	30
5.3.2	Stavební postup 1, etapa 1a	31
5.3.3	Stavební postup 1, etapa 1b	31
5.3.4	Stavební postup 2	31
5.3.5	Stavební postup 3	31
Závěr	33

Úvod

ŽST Lovosice leží 495,100 trati celostátní dráhy Praha-Bubeneč – Děčín hl.n., která je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Z ŽST odbočuje jednokolejná trat Lovosice – Louny, Lovosice – Česká Lípa hl.n. a Lovosice – Teplice v Čechách, která je v úseku Chotiměř – Radejčín z důvodu deformace zemního tělesa v km 24,200 – 24,400 dlouhodobě nesjíždná.

ŽST je vybavena 1 vnějším a 3 ostrovními nástupišti, která jsou přístupná podchodem. K nástupišťům však chybí bezbariérový přístup na nástupiště a nástupní hrany 200 mm nad TK nesplňují požadavky na moderní, pohodlné a bezpečné cestování.

Účelem stavby je zrekonstruovat stávající nástupiště i podchod, zvýšit nástupní hranu na 550 mm nad TK a zajistit bezbariérový přístup na nástupiště. Součástí stavby je také prodloužení podchodu pod kolejemi č. 11 – 17, čímž bude ŽST, autobusové nádraží a další občanská vybavenost pohodlně a výrazně kratší cestou dostupná i pro část města oddělenou kolejištěm.

1 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury

1.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem

Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem leží na trati Výhybna Praha-Bubeneč – Děčín hl.n. a dráze Praha-Holešovice-Stromovka – Děčín. Je součástí celostátní dráhy, 1. tranzitního železničního koridoru i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 090 (Praha – Ústí nad Labem – Děčín), v nákresech jízdních rádek a v TTP je trať označena číslem 527A (Výhybna Praha-Bubeneč – Děčín hl.n.).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u dálkových vlaků osobní dopravy na 160 m
- u zastávkových vlaků osobní dopravy na 140 m
- u vlaků nákladní dopravy na 595 m

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení D4 (22,5 t na nápravu a 8,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 120 km.h⁻¹ nebo C3 (20,0 t na nápravu a 7,2 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 160 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 3
- průjezdný průřez GC

Trať je pokryta signálem GSM-R.

1.1.1 Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Traťová rychlost v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₅₀ [km.h ⁻¹]	V _{nk} [km.h ⁻¹]
Směr	2. traťová kolej			
485,600	160	160	---	160
	ŽST Bohušovice nad Ohří			
	ŽST Lovosice			
495,390	120	120	---	
495,395			---	120
495,697	100	105	---	
496,043	110	110	---	
498,670	90	100	---	
499,210	100		---	
501,210	90		---	
501,530	100		---	
503,700		110	---	
	ŽST Prackovice nad Labem			
511,420	90	100	---	
Směr	1. traťová kolej			
511,420	100	110	---	120
	ŽST Prackovice nad Labem			
503,700	100	100	---	
501,530	90		---	
501,210	100		---	
499,210	90		---	
498,670	110		---	
496,050	105	110	---	
495,704			---	160
495,697	160	160	---	
	ŽST Lovosice			
	ŽST Bohušovice nad Ohří			

Na celé trati činí nejvyšší traťová rychlost 160 km.h⁻¹ se zábrzdou vzdáleností 1000 m. V tabulce jsou uvedeny rychlosti v₁₀₀, v₁₃₀ a v_{nk} mezi ŽST Bohušovice nad Ohří – Prackovice nad Labem. Rychlost v₁₅₀ není zavedena.

1.1.2 Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
P2417	490,634	III/2477	PZS 3ZBI
P2418	491,448	Účelová komunikace	PZS 3ZBI
P2419	492,752	Místní komunikace	PZS 3ZBI
P2420	497,106	III/24713	PZS 3ZBI
P2421	499,191	Účelová komunikace	PZS 3ZBI

Na traťovém úseku se nachází celkem 5 přejezdů, přičemž do obvodu stavby nespádá žádný.

1.1.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Bohušovice nad Ohří – Lovosice	2	II	2	II
Lovosice – Prackovice nad Labem	2	II	2	II

1.1.4 Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Bohušovice nad Ohří – Lovosice	1	4,38	17,39	1,08	1,02	1,15	1,35	1,25	6,39	25,50	31,89	2
	2	4,44	12,90	1,08	1,02	1,15	1,35	1,25	6,47	18,92	25,39	3
Lovosice – Prackovice nad Labem	1	4,97	17,66	1,08	1,02	1,15	1,35	1,25	7,24	25,90	33,14	2
	2	4,83	12,61	1,08	1,02	1,15	1,35	1,25	7,05	18,49	25,54	3

1.2 Traťový úsek Lovosice – Čížkovice

Popis traťového úseku odpovídá stavu po realizaci stavby **Revitalizace trati Louny – Lovosice**.

Traťový úsek Lovosice – Čížkovice leží na trati a dráze Lovosice – Louny. Je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci. Drážní doprava organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 114 (Lovosice – Postoloprty), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 539B (Lovosice – Louny).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u dálkových vlaků osobní dopravy na 90 m
- u zastávkových vlaků osobní dopravy na 90 m
- u vlaků nákladní dopravy na 250 m

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení C2 (20,0 t na nápravu a 6,4 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 60 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 2
- průjezdný průřez Z-GB

Na trati je zajištěno rádiové spojení v ŽST Lovosice (GSM-R) a v úseku Lovosice – Čížkovice (TRS).

1.2.1 Traťová rychlost a zábrzdá vzdálenost ve stávajícím stavu

Traťová rychlost v úseku Lovosice – Čížkovice				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý směr		Lichý směr	
	40	---		---
	ŽST Lovosice			
495,707 = 0,606		---		---
0,620	50	---		---
2,584	30	---		---
2,695		---	50	---
2,720		---	10	---
2,993	50	---		---
	ŽST Čížkovice			
4,500		---	50	---

V úseku Lovosice – Čížkovice činí nejvyšší traťová rychlost 50 km.h⁻¹ se zábrzdou vzdáleností 700 m. V tabulce je uvedena rychlost v₁₀₀. Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

1.2.2 Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Lovosice – Čížkovice			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
P2266	0,982	Místní komunikace	PZS 3ZBI
P2267	1,995	III/00817	PZS 3ZBI
P2268	2,153	Místní komunikace	PZS 3SBI
P2269	2,705	Účelová komunikace	Kříže
P2270	3,031	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P2271	3,905	Místní komunikace	PZS 3SBI

Na traťovém úseku se nachází celkem 6 přejezdů, přičemž do obvodu stavby nespadá žádný.

1.2.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Lovosice – Čížkovice				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Lovosice – Čížkovice	6	V	12	IV

1.2.4 Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Lovosice – Čížkovice	1	0,10	0,00	1,05	1,02	1,15	1,0	1,0	0,21	0,00	0,21	6

1.3 Traťový úsek Lovosice – Žalhostice

Traťový úsek Lovosice – Žalhostice leží na trati a dráze Lovosice – Česká Lípa hl.n. Je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 087 (Lovosice – Česká Lípa), v nákrešných jízdních rádech a v TTP je trať označena číslem 539D (Lovosice – Česká Lípa hl.n.).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u dálkových vlaků osobní dopravy na 100 m
- u zastávkových vlaků osobní dopravy na 90 m
- u vlaků nákladní dopravy na 300 m

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení B2 (18,0 t na nápravu a 6,4 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 60 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 1
- průjezdný průřez J-GCZ3

Na trati je zajištěno rádiové spojení v ŽST Lovosice (GSM-R) a na celé trati (TRS).

1.3.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu

Traťová rychlost v úseku Lovosice – Žalhostice				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý směr		Lichý směr	
	80	80		
	ŽST Lovosice			
36,922	90	90		
39,165	80	85	90	90
39,460	85		80	
40,110	40	40	85	85
	ŽST Žalhostice			
40,630	50	50	40	40

V úseku Lovosice – Žalhostice činí nejvyšší traťová rychlost 90 km.h⁻¹ se zábrzdnou vzdáleností 700 m. V tabulce je uvedena rychlost v₁₀₀ a v₁₃₀. Rychlosti v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

1.3.2 Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Lovosice – Žalhostice			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
P3334	40,081	Účelová komunikace	PZM 1

Na traťovém úseku se nachází celkem 1 přejezd, přičemž do obvodu stavby nespadá žádný.

1.3.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Lovosice – Žalhostice				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Lovosice – Žalhostice	---	IX	19	III

1.3.4 Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Lovosice – Žalhostice	1	0,10	0,00	1,05	1,02	1,15	1,0	1,0	0,21	0,00	0,21	6

1.4 Traťový úsek Lovosice – Chotiměř

Traťový úsek Lovosice – Chotiměř leží na trati a dráze Řetenice – Lovosice. Je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci. Traťový úsek v km 24,200 – 24,400 je z důvodu deformace zemního tělesa dlouhodobě nesjízdný. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 097 (Lovosice – Teplice v Čechách), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 539A (Řetenice – Lovosice).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u dálkových vlaků osobní dopravy na 60 m
- u zastávkových vlaků osobní dopravy na 60 m
- u vlaků nákladní dopravy na 300 m

Základní parametry trat v úseku Úpořiny – Lovosice:

- maximální traťová třída zatížení D3 (22,5 t na nápravu a 7,2 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 50 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 1
- průjezdný průřez Z-GC

Na trati je zajištěno rádiové spojení v ŽST Lovosice (GSM-R) a v úseku Řetenice – Úpořiny (TRS).

1.4.1 Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost ve stávajícím stavu

Traťová rychlost v úseku Chotiměř – Lovosice		
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý směr	
26,570	50	---
	Chotiměř	
32,777	10	---
32,844	50	---
33,819	120	---
33,889	20	---
34,114	10	---
34,180	50	---
35,700	40	---
35,747 = 495,698		---
	Lovosice	

Traťová rychlost v úseku Chotiměř – Lovosice		
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Lichý směr	
	40	---
	Lovosice	
35,747 = 495,698		---
35,700	50	---
34,229	10	---
34,166	20	---
33,949	10	---
33,866	50	---
32,984	10	---
32,830	50	---
37,250	20	---
27,200	50	---
	Chotiměř	

V úseku Chotiměř – Lovosice činí nejvyšší traťová rychlost 50 km.h⁻¹ se zábrzdnou vzdáleností 400 m. V tabulce je uvedena rychlost v₁₀₀. Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

1.4.2 Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Lovosice – Žalhostice			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
P2069	27,212	Místní komunikace	kříže
P2070	32,837	Místní komunikace	kříže
P2071	33,871	Místní komunikace	kříže
P2072	34,168	Místní komunikace	kříže
P2073	34,283	Místní komunikace	PZM 2
P2074	34,715	Místní komunikace	kříže
P2075	34,950	Místní komunikace	kříže

Na traťovém úseku se nachází celkem 7 přejezdů, přičemž do obvodu stavby nespadá žádný.

1.4.3 Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Lovosice – Žalhostice				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Lovosice – Chotiměř	25	III	---	XIV

1.4.4 Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Lovosice – Řetenice	1	0,18	0,00	1,05	1,02	1,15	1,0	1,0	0,19	0,00	0,19	6

1.5 Popis stávajícího stavu ŽST Lovosice

Železniční stanice Lovosice leží v km 495,100 trati celostátní dráhy Praha-Bubeneč – Děčín hl.n. (trať je v přilehlých úsecích dvoukolejná), v km 0,000 trati regionální dráhy Lovosice – Louny (trať je v přilehlém úseku jednokolejná) a v km 36,367 trati regionální dráhy Lovosice – Řetenice a Lovosice – Česká Lípa hl.n. (trať je v přilehlých úsecích jednokolejná).

ŽST je přednostní pro směr Lovosice – Prackovice nad Labem pro 2. traťovou kolej, Lovosice – Bohušovice nad Ohří pro 1. traťovou kolej, Lovosice – Čížkovice a Lovosice – Žalhostice.

Sídlem přednosty provozního obvodu je ŽST Lovosice.

ŽST Lovosice není zájmovou železniční stanicí Armády ČR ve smyslu předpisu SŽDC D33.

ŽST se člení na dva samostatné obvody: Lovosice a Lovosice jih. V další části bude zmíněn pouze obvod Lovosice, jehož část je předmětem stavby.

1.5.1 Vlečky, účelová kolejiště a ložné manipulace v ŽST

V obvodu Lovosice jsou zaústěny 2 vlečky:

- Vlečka č. 3171 **Vlečka TSS Lovosice** (je zaústěna do ŽST výhybkami č. 32, 37 a 40)
- Vlečka č. 3170 **Vlečka AWT Lovosice** (je zaústěna do koleje č. 11a výhybkou č. 405)

1.5.2 Hlávky (hradla), odbočky, nákladiště, zastávky a závorářská stanoviště v přilehlých mezistaničních úsecích

Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice

Zastávka **Nové Kopisty** leží v km 490,640 mezi ŽST Bohušovice nad Ohří a Lovosice. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující a dvojicí nástupišť:

- vnější nástupiště u 1. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice
- vnější nástupiště u 2. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice

Zastávka **Lukavec** leží v km 492,580 mezi ŽST Bohušovice nad Ohří a Lovosice. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující a dvojicí nástupišť:

- vnější nástupiště u 1. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice
- vnější nástupiště u 2. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice

Traťový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem

Zastávka **Lovosice město** leží v km 497,066 mezi ŽST Lovosice a Prackovice nad Labem. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující a dvojicí nástupišť:

- vnější nástupiště u 1. traťové koleje v délce 190 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad temenem kolejnice
- vnější nástupiště u 2. traťové koleje v délce 191 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad temenem kolejnice

Zastávka **Malé Žernoseky** leží v km 499,203 mezi ŽST Lovosice a Prackovice nad Labem. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující a dvojicí nástupišť:

- vnější nástupiště u 1. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice
- vnější nástupiště u 2. traťové koleje v délce 140 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice

Zastávka **Litochovice nad Labem** leží v km 502,225 mezi ŽST Lovosice a Prackovice nad Labem. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením, přístřeškem pro cestující a dvojicí nástupišť:

- vnější nástupiště u 1. traťové koleje v délce 142 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice
- vnější nástupiště u 2. traťové koleje v délce 142 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice

Trat'ový úsek Lovosice – Chotiměř

Zastávka **Oparno** leží v km 30,042 mezi ŽST Lovosice a Chotiměř. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením a nástupištěm z betonových desek o délce 100 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice.

Zastávka **Lovosice zastávka** leží v km 34,609 mezi ŽST Lovosice a Chotiměř. Zastávka je vybavena elektrickým osvětlením a nástupištěm částečně sypaným a částečně z betonových desek o délce 125 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad temenem kolejnice.

Trat'ový úsek Lovosice – Žalhostice

Zastávka **Lovosice závod** leží v km 38,100 mezi ŽST Lovosice a Žalhostice. Zastávka je vybavena přístřeškem, elektrickým osvětlením a nástupištěm ze zámkové dlažby o délce 90 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.

Trat'ový úsek Lovosice – Čížkovice

Zastávka **Sulejovice** leží v km 2,065 mezi ŽST Lovosice a Čížkovice. Zastávka je vybavena přístřeškem, elektrickým osvětlením a nástupištěm z betonových desek o délce 88 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice.

1.5.3 Nástupiště

ŽST Lovosice je vybavena nástupišti Nástupiště č. 1 je dostupné z odbavovací haly, nástupiště č. 2, 3 a 4 podchodem. ŽST není bezbariérově přístupná.

Nástupiště v ŽST Lovosice					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	6	200	Vnější	200	55
2	2	200	Ostrovní	350	210
	4	200		350	210
3	1	200	Ostrovní	350	210
	3	200		350	210
4	7	200	Ostrovní	160	210
	9	200		160	210

ŽST je vybavena staničním rozhlasem a informačním zařízením pro cestující.

1.5.4 Seznam kolejí

Seznam dopravních kolejí v ŽST Lovosice			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Dopravní koleje			
1	546	traťová	Hlavní kolej, s nástupištěm, TV v celé délce
1a	194	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	557	traťová	Hlavní kolej, s nástupištěm, TV v celé délce
2a	94	traťová	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	462	40 / 50	Kolej s nástupištěm, TV v celé délce
4	462	80 / 50	Kolej s nástupištěm, TV v celé délce
5	415	40	TV v celé délce
6	466	80 / 40	Kolej s nástupištěm, TV v celé délce
6a	51	80	Pokračování koleje č. 6, TV v celé délce
7	420	40 / 50	Kolej s nástupištěm, TV v celé délce
7a	371	40	Pokračování koleje č. 7, TV v celé délce
9	407	40	Kolej s nástupištěm, TV v celé délce
11	548	40	TV v celé délce
13	548	40	TV v celé délce
15	632	40	TV v celé délce
17	634	40	TV v celé délce
Manipulační koleje			
8	120	40	TV v celé délce
10	121	40	TV v celé délce
11a	938	40	Bez TV
Spojovací koleje			
91P	171	40	Do areálu OSPD

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na středním zhlaví a rychlost za lomítkem na prackovickém zhlaví.

1.5.5 Rychlosti kolejových spojek

Kolejová spojka:

- mezi výhybkami 1 a 2 rychlost 50 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 3 a 4 rychlost 50 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 5 a 8 rychlost 50 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 6 a 12 rychlost 80 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 11 a 15 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 13 a 16 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 19 a 26 rychlost 50 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 23 a 29 rychlost 50 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 27 a 31 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 30 a 33 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 31 a 34 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 33 a 38 rychlost 40 km.h⁻¹.
- mezi výhybkami 35 a 39 rychlost 50 km.h⁻¹.

1.5.6 Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 1 – 9, 12, 16 – 27, 29 – 31, 33 – 35, 38, 39, 128, 139, 140 a 142.

1.5.7 Rozdělení TV do jednotlivých sekcí

Obvod Lovosice:

- Koleje č. 1, 1a, 3, 7a
- Koleje č. 2, 2a, 4, 6a
- Koleje č. 5, 7
- Koleje č. 9, 11
- Koleje č. 13, 15, 17
- Koleje č. 6, 8
- Kolej č. 10

1.5.8 Staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Lovosice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 44 s JOP. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

1.5.9 Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Úsek **Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem**

3. kategorie – tříznakový obousměrný automatický blok.

Úsek **Lovosice – Žalhostice**

3. kategorie – automatické hradlo typu AHP 03.

Úsek **Lovosice – Čížkovice**

3. kategorie – automatické hradlo typu AHP 03.

Úsek **Lovosice – Chotiměř**

2. kategorie – reléový poloautomatický blok RPB, po dobu výluky je zařízení vypnuto z činnosti.

1.5.10 Personální obsazení ŽST

Personální obsazení ŽST Lovosice		
Pracovní pozice	Počet zaměstnanců ve směně	Celkový počet zaměstnanců
Výpravčí 1, 2 – ÚS	2	11,052
Výpravčí 3 – obvod os.n.	1	5,526
Signalista – ÚS	1	5,451
Operátor ŽD – ÚS	1	4,887
Celkem	4	26,916

2 Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

2.1 Stávající rozsah dopravy

Rozsah dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2017 / 2018, 2 změna platný od 9. dubna 2018.

2.1.1 Osobní doprava

Objednatel vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, objednatel vlaků regionální dopravy je Středočeský kraj ve spolupráci se společností ROPID. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci DÚK.

2.1.1.1 Linky dálkové dopravy

Linka **Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko** je provozována celodenně v taktu 120 min. ŽST Lovosice vlaky projíždí.

Vlaky linky Ex3 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 193 a sedmi až desíti vozy klasické stavby.

Linka **R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb** je provozována celodenně v taktu 120 min. V úseku Praha – Ústí nad Labem jsou linky Ex3 a R5 proloženy do výsledného taktu 60 min. ŽST Lovosice vlaky projíždí.

Vlaky linky R10 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 193 nebo 151 a pěti až šesti vozy klasické stavby.

Linka **R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranních špičkách ve směru do Prahy a v odpoledních špičkách ve směru z Prahy v taktu 60 min. V ŽST Lovosice vlaky zastavují.

Vlaky linky R20 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 150 a pěti až sedmi vozy klasické stavby.

2.1.1.2 Linky osobních vlaků

Linka **S4 / U4 Praha – Hněvice – Ústí nad Labem** je provozována celodenně v taktu 60 min, v ranní špičce v taktu 30 min (jen v úseku Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem). Vlaky linky S4 / U4 jsou obvykle tvořeny jednotkou 471 + 071 + 971 CityElephant.

Linka **U6 Lovosice – Úpořiny – Teplice v Čechách** je provozována celodenně v taktu 120 min. V úseku Lovosice – Radejčín je linka dlouhodobě provozována autobusy NAD.

Linka **U11 Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice – Louny – Postoloprty** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní a odpolední špičce v taktu 60 min. Vlaky linky U10 jsou obvykle tvořeny soupravou 814 + 914 RegioNova.

Linka **U10 Lovosice – Litoměřice** je provozována celodenně v prokladu s linkou U11 na celodenní takt 30 min v úseku Lovosice – Litoměřice. Vlaky linky U10 jsou obvykle tvořeny soupravou 814 + 914 RegioNova.

2.1.2 Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

ŽST Lovosice jsou významným uzlem nákladní dopravy. V obvodu Lovosice jih je provozován kontejnerové terminály ČD-DUSS a Rail Cargo Operator – CSKD. Na ŽST je také přímo napojena

vlečka Lovochemie a Logistického centra Lovosice. Vyjma toho jsou v ŽST manipulovány vozy cementárny Lafarge.

Většina nákladního provozu se však odehrává právě v obvodu Lovosice jih, který není součástí stavby. Nákladní koleje č. 11, 13, 15 a 17 slouží především pro jízdy z / do obvodu Lovosice jih nebo jako předjízdny koleje.

2.2 Sumarizace provozu ve stávajícím stavu

Výše uvedený, obecný popis byl shrnut do následujících tabulek. Rozsah dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD 2017 / 2018, 2 změna platný od 9. dubna 2018. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

2.2.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice

Osobní doprava je konstantní v pracovních dnech s poklesem počtu vlaků o víkendech a svátcích.

Nejsilnějším dnem v týdnu, co se počtu pravidelných vlaků nákladní dopravy týká, je pátek. Počty vlaků jsou však po celý týden srovnatelné.

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem Bohušovice nad Ohří – Lovosice							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Ex3	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7
R5	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 7	7 / 7
R20	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	10 / 10	11 / 10
Sp	4 / 3	4 / 3	4 / 3	4 / 3	4 / 3	0 / 0	1 / 0
Os S4/U4	20 / 21	20 / 21	20 / 21	20 / 21	20 / 21	17 / 17	17 / 18
Sv	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Osobní celkem	52 / 52	52 / 52	52 / 52	52 / 52	52 / 52	41 / 41	43 / 42
Nex	14 / 17	12 / 13	15 / 17	13 / 15	15 / 17	11 / 12	12 / 12
Pn	28 / 26	29 / 29	27 / 26	29 / 30	29 / 28	26 / 27	26 / 26
Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Lv	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0
Nákladní celkem	43 / 43	42 / 42	43 / 43	43 / 45	45 / 45	38 / 39	39 / 38
Doprava celkem	95 / 95	94 / 94	95 / 95	95 / 97	97 / 97	79 / 80	82 / 80

Údaje v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

2.2.2 Traťový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem

Osobní doprava je konstantní v pracovních dnech s poklesem počtu vlaků o víkendech a svátcích.

Nejsilnějším dnem v týdnu, co se počtu pravidelných vlaků nákladní dopravy týká, je pátek. Počty vlaků jsou však po celý týden srovnatelné.

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem Lovosice – Prackovice nad Labem							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Ex3	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7
R5	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 7	7 / 7
R20	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	10 / 10	11 / 10
Sp	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	0 / 1	1 / 1
Os S4/U4	20 / 20	20 / 20	20 / 20	20 / 20	20 / 20	17 / 16	17 / 17
Sv	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Osobní celkem	52 / 52	52 / 52	52 / 52	52 / 52	52 / 52	41 / 41	43 / 43
Nex	14 / 20	13 / 14	17 / 19	15 / 16	17 / 19	12 / 14	12 / 13
Pn	28 / 27	29 / 29	27 / 26	29 / 30	29 / 29	26 / 27	26 / 26
Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Lv	0 / 1	0 / 1	0 / 1	0 / 1	0 / 1	0 / 1	0 / 1
Nákladní celkem	42 / 48	42 / 44	44 / 46	44 / 47	46 / 49	38 / 42	38 / 40
Doprava celkem	94 / 100	94 / 96	96 / 98	96 / 99	98 / 101	79 / 83	81 / 83

Údaje v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

2.2.3 Traťový úsek Žalhostice – Lovosice

Osobní doprava je konstantní v pracovních dnech s cca čtvrtinovým poklesem o víkendech a svátcích.

Nákladní doprava není na trati vyjma úterního páru Mn vlaků pravidelně provozována.

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem Žalhostice – Lovosice							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os U10 + U11	38 / 37	38 / 37	38 / 37	38 / 37	38 / 37	27 / 27	27 / 27
Sv	2 / 2	2 / 1	2 / 1	2 / 1	3 / 2	0 / 1	0 / 1
Osobní celkem	40 / 39	40 / 38	40 / 38	40 / 38	41 / 39	27 / 28	27 / 28
Mn	0 / 0	1 / 1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	0 / 0	1 / 1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	40 / 39	41 / 39	40 / 38	40 / 38	41 / 39	27 / 28	27 / 28

Údaje v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

2.2.4 Traťový úsek Lovosice – Čížkovice

Osobní doprava je v podstatě konstantní po celý týden.

Nákladní doprava je prezentována párem Mn vlaků vyjma neděle, další vlaky jezdí v režimu ad-hoc (cementárna Čížkovice).

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem Lovosice – Čížkovice							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os U11	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	12 / 11	12 / 11
Osobní celkem	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	13 / 12	12 / 11	12 / 11
Mn	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0
Nákladní celkem	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0
Doprava celkem	14 / 13	14 / 13	14 / 13	14 / 13	14 / 13	13 / 12	12 / 11

Údaje v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

2.2.5 Traťový úsek Lovosice – Chotiměř

Vlaky linky U6 jsou dlouhodobě nahrazeny autobusy NAD, železniční doprava není v úseku Chotiměř – Radejčín z důvodu sesuvu svahu provozována.

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem Lovosice – Chotiměř							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os U6	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	6 / 6	6 / 6
Osobní celkem	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	6 / 6	6 / 6
Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	8 / 8	6 / 6	6 / 6

Údaje v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

2.2.6 Technologie ŽST Lovosice, obvod Lovosice

2.2.6.1 Osobní doprava

Špičková dvouhodina zahrnuje v ŽST Lovosice následující vlaky osobní dopravy:

Dálková doprava

Přij. Odj.

L:14	Ex Praha – Ústí nad Labem – Německo
L:58	L:59 R Děčín – Ústí nad Labem – Praha
L:39	R Cheb – Ústí nad Labem – Praha
L:57	L:59 R Praha – Ústí nad Labem – Děčín
S:58	S:59 R Děčín – Ústí nad Labem – Praha (pouze ranní špička)
	S:27 R Praha – Ústí nad Labem – Cheb
S:57	S:59 R Praha – Ústí nad Labem – Děčín (pouze odpolední špička)
	S:41 Ex Německo – Ústí nad Labem – Praha

Regionální doprava

Přij.	Odj.	
X:25	X:30	Os Praha – Hněvice – Ústí nad Labem
X:23	X:25	Os Ústí nad Labem – Hněvice – Praha
X:55	X:57	Os Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem
X:50	X:51	Os Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem
L:54	S:02	Os Česká Lípa – Postoloprty
L:53	S:02	Os Postoloprty – Česká Lípa
L:15		Os Úštěk – Lovosice
	L:29	Os Lovosice – Litoměřice
S:54	L:02	Os Litoměřice – Postoloprty
S:53	L:02	Os Postoloprty – Litoměřice
S:15		Os Litoměřice – Lovosice
	S:29	Os Lovosice – Úštěk

V ŽST Lovosice jsou pravidelně předjížděny vlaky Os Praha – Ústí nad Labem linkou Ex3 / R5. Předjíždění opačného směru je vychýleno do ŽST Bohušovice nad Ohří.

V případě zpoždění vlaků linky Ex3 nebo R5 jsou v ŽST předjížděny vlaky linky R20, resp. U4.

2.2.6.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava obvodem projíždí, vyjma části vlaků, které zde mohou být předjížděny nebo vyčkávají na uvolněnou kapacitu v obvodu Lovosice Jih, resp. v traťovém úseku Lovosice – Prackovice nad Labem

2.2.6.3 Využití kolejí

V ŽST jsou k dispozici koleje č. 1, 2, 3, 4, 6, 7 a 9 s nástupní hranou, přičemž se jedná:

- o vnější nástupiště č. 1 u koleje č. 6, které je přístupné přímo z výpravní budovy
- o ostrovní nástupiště č. 2 mezi kolejemi č. 2 a 4, které je přístupné podchodem
- o ostrovní nástupiště č. 3 mezi kolejemi č. 1 a 3, které je přístupné podchodem
- o ostrovní nástupiště č. 4 mezi kolejemi č. 7 a 9, které je přístupné podchodem

Rámcové určení kolejí v ŽST:

- koleje č. 1 a 2 jsou hlavní pro průjezdy všech vlaků, resp. pro zastavování vlaků osobní dopravy
- kolej č. 3 je určena pro liché vlaky linky S4 / U4
- kolej č. 4 je určena pro sudé vlaky linky S4 / U4
- kolej č. 5 se využívá jako předjízdna pro vlaky nákladní dopravy
- kolej č. 6 je určena pro liché vlaky linky U11 a pro obrat vlaků linky U10
- kolej č. 7 je určena pro sudé vlaky linky U11
- kolej č. 9 je určena pro vlaky linky U11
- koleje č. 11, 13, 15 a 17 jsou určeny pro jízdy vlaků nákladní dopravy Ústí nad Labem – Lovosice jih a zpět nebo jako předjízdné koleje

2.3 Současné jízdní doby

Současné jízdní doby byly převzaty z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2017 / 2018, 3 změna platný od 10. června 2018.

Typový druh vlaku	Ex	R _{Cheb}	R _{Děčín}	Os	Nex	Pn
Řada HV nebo jednotky	193	150	150	2x 471	386	363
Vozidlový odpor a hmotnost soupravy	Rk 300t	Rk 300t	Rk 300t	Rk	S 1600t	S 2200t
Délka soupravy	200 m	200 m	200 m	160 m	600 m	450 m
Rychlostní profil	V ₁₃₀	V ₁₃₀	V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₀₀	V ₁₀₀
Směr	Sudý					
Bohušovice nad Ohří	---	---	---	---	---	---
Nové Kopisty z.				2,0		
Lukavec z.				2,0		
Lovosice jih	2,0	2,0	3,5	2,0	3,0	4,0
Lovosice	0,5	0,5	1,0	2,0	1,0	1,0
Lovosice město z.				2,5		
Velké Žernoseky z.				2,0		
Litochovice nad Labem z.				3,5		
Prackovice nad Labem	5,5	5,5	7,0	2,0	6,0	7,0
Celkem	8,0	8,0	11,5	18,0	10,0	12,0
Směr	Lichý					
Prackovice nad Labem	---	---	---	---	---	---
Litochovice nad Labem z.				2,5		
Velké Žernoseky z.				3,0		
Lovosice město z.				2,0		
Lovosice	6,0	6,0	6,0	3,5	6,0	7,5
Lovosice jih	0,5	0,5	1,5	2,0	1,0	1,0
Lukavec z.				1,0		
Nové Kopisty z.				2,0		
Bohušovice nad Ohří	2,5	2,5	3,0	2,0	3,0	4,0
	9,0	9,0	10,5	18,0	10,0	12,5

Jízdní doby vlaku Os jsou uvedeny včetně pobytu na zastávce, který je menší, než 0,5 min.

2.4 Současné ukazatele propustnosti

Propustnost na síti SŽDC není stanovována pro každý mezistaniční úsek, ale vždy pro ucelené traťové úseky, ve kterých je konstantní rozsah dopravy. Ukazatele propustnosti zde uvedené byly vypočteny na základě nové metodiky pro výpočet propustnosti dle vyhlášky UIC 406 Capacity.

Ukazatele se vztahují na průměrný rozsah dopravy a byly poskytnuty ze strany SŽDC. Zkrácené výpočetní období $T = 900$ min zahrnuje čas 5:00 – 20:00, kdy je ve vyšší míře provozována osobní doprava. Zkrácené výpočetní období $T = 120$ min zahrnuje dvouhodinovou dopravní špičku.

2.4.1 Traťové ukazatele propustnosti

2.4.1.1 Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem

Posuzovaný úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice – Prackovice nad Labem leží v širším traťovém úseku Hněvice seř.n. – Ústí nad Labem hl.n., os.n., ve kterém jsou následující omezující úseky s níže uvedenými ukazateli propustnosti:

1. kolej – omezující úsek Prackovice nad Labem – Ústí nad Labem hl.n. jih

Ukazatele propustnosti v omezujícím úseku									
T [min]	t_{OBS} [min]	$T_{VÝL+STÁL}$ [min]	N [vlaky]	S_{OPT} [---]	n_{OPT} [vlaky]	K_{OPT} [%]	S_{KRIT} [---]	n_{KRIT} [vlaky]	K_{KRIT} [%]
1440	4,20	0	97	0,40	137	71	0,60	207	47
900	4,20	0	74	0,40	86	86	0,60	129	57
120	4,20	0	12,9	0,62	17,8	72	0,75	21,4	60

2. kolej – omezující úsek Hrobce – Bohušovice nad Ohří

Ukazatele propustnosti v omezujícím úseku									
T [min]	t_{OBS} [min]	$T_{VÝL+STÁL}$ [min]	N [vlaky]	S_{OPT} [---]	n_{OPT} [vlaky]	K_{OPT} [%]	S_{KRIT} [---]	n_{KRIT} [vlaky]	K_{KRIT} [%]
1440	3,68	0	91	0,40	157	58	0,60	236	39
900	3,68	0	63	0,40	98	64	0,60	148	43
120	3,68	0	12,1	0,62	20,3	59	0,75	24,5	49

2.5 Špičkové hodnoty nástupů a výstupů cestujících

Pro potřeby dimenzování velikosti přístřešků, přístupových cest a dalších částí infrastruktury pro cestující bylo požádáno u dopravce ČD, a.s. o maximální počty cestujících, kteří nastupují a vystupují z jednoho vlaku. Dopravce ČD, a.s. tyto počty cestujících sleduje v několika sčítacích kampaních v průběhu roku.

Projektant žádal o rozdělení hodnot dle směrů a druhů vlaků, protože se očekává nerovnoměrnost mezi jednotlivými směry a především tratěmi. Rovněž počty cestujících ve vlacích Os a R se mohou zásadně lišit. Dopravce ČD, a.s. poskytl pouze maximální počty nastupujících a vystupujících cestujících bez rozdělených směrů a kategorií vlaků s odůvodněním, že taková data neposkytuje. S ohledem na tuto skutečnost je vypovídající hodnota dat omezena a vede spíše k naddimenzování infrastruktury pro cestující.

Na žádost dopravce ČD, a.s. tato data nejsou v části B.02 uvedena.

3 Rozsah dopravy a dopravní technologie ve výhledovém stavu

Rozsah dopravy a její organizaci v ŽST Lovosice byl získán z přípravné dokumentace stavby a byl aktualizován s objednateli dopravy (Ministerstvo dopravy ČR, Odbor dopravy Ústeckého kraje) a s O26 SŽDC.

3.1 Výhledový rozsah dopravy

3.1.1 Osobní doprava

3.1.1.1 Linky dálkové dopravy

Ministerstvo dopravy ČR jako objednatel dálkové dopravy v dlouhodobém horizontu uvažuje provoz následujících linek dálkové dopravy:

- linka rychlého segmentu **Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko / Slovensko** v taktu 120 / 120 (v min v dopravní špičce / mimo dopravní špičku)
- **R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb** v taktu 120 / 120, ve vzájemném prokladu s linkou Ex 3 na výsledný takt 60 / 60 v úseku Praha – Ústí nad Labem
- **R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín** v taktu 60 / 60
- **Sp Louny – Lovosice – Ústí nad Labem** jednotlivé spoje v ranní špičce ve směru do Ústí nad Labem a v odpolední špičce ve směru z Ústí nad Labem. Časová poloha není v tuto chvíli ustálená.

3.1.1.2 Linky regionální dopravy

Regionální doprava v ŽST Roudnice nad Labem a v přilehlých úsecích trati je integrována do DÚK, jejímž organizátorem je Ústecký kraj. V dlouhodobém horizontu je uvažován provoz následující regionální dopravy:

- **S4 + U4 Praha – Hněvice – Ústí nad Labem** v taktu 60 / 30
- **U6 Lovosice – Úpořiny – Teplice v Čechách** v taktu 120 / 120
- **U10 Most – Lovosice – Litoměřice horní nádraží** v taktu 60 / 60 ve vzájemném prokladu s linkou U11 na výsledný takt 30 min v dopravní špičce v úseku Čížkovice – Litoměřice h.n.
- **U11 Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice – Louny – Postoloprty** v taktu 120 / 60

3.1.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava je převzata z přípravné dokumentace stavby a z dalších staveb realizovaných v uzlu Lovosice. Vzhledem k účelu akce je její bližší specifikace nepodstatná, v obvodu Lovosice se prezentuje především jako tranzitní a to jak z pohledu ŽST (vlaky Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a zpět, tak z pohledu kolejí 11 – 19 (skupina 200 / 600 – Ústí nad Labem a zpět).

Jako referenční pro další výpočty, především při tvorbě dopravních opatření, bude uvažována zástupná souprava:

- Nex, Pn vlak 386 + 2000 t, 600 m

3.2 Výhledový rozsah dopravy

Z výše uvedeného byl stanoven výhledový rozsah dopravy, který je shrnut po jednotlivých úsecích v tabulkách.

Následující rozsah dopravy je určen pro dopravně-technologické výpočty a pro dimenzování energetické soustavy. Uvedené počty vlaků jsou proto maximalistické. V praxi se předpokládá menší počet vlaků, především u nákladní dopravy, kde řada vlaků jezdí pouze v určitých dnech.

3.2.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem			
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Ex	8	8	16
R Praha - Cheb	9	9	18
R Praha - Děčín	15	15	30
Os	21	21	42
Osobní celkem	66	66	132
Nex	30	30	60
Pn	35	35	70
Mn	1	1	2
Nákladní celkem	66	66	132
Vlaky celkem	132	132	264

3.2.2 Traťový úsek Lovosice – Prackovice nad Labem

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem			
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Ex	8	8	16
R Praha - Cheb	9	9	18
R Praha - Děčín	15	15	30
Os	21	21	42
Osobní celkem	66	66	132
Nex	30	30	60
Pn	35	35	70
Mn	1	1	2
Nákladní celkem	66	66	132
Vlaky celkem	132	132	264

3.2.3 Traťový úsek Čížkovice – Lovosice

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem			
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Sp Most – UNL	4	4	8
Os U10	17	17	34
Os U11	15	15	30
Osobní celkem	36	36	72
Mn	2	2	4
Nákladní celkem	2	2	4
Vlaky celkem	38	38	76

3.2.4 Traťový úsek Lovosice – Litoměřice

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem			
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Os U10	20	20	40
Os U11	20	20	40
Osobní celkem	40	40	80
Mn	1	1	2
Nákladní celkem	1	1	2
Vlaky celkem	41	41	82

3.2.5 Traťový úsek Lovosice – Chotiměř

Celkový počet vlaků projíždějících úsekem			
Druh vlaku	Sudý směr	Lichý směr	Celkem
Os	10	10	20
Osobní celkem	10	10	20
Mn	0	0	0
Nákladní celkem	0	0	0
Vlaky celkem	10	10	20

3.3 Výhledová technologie provozu

3.3.1 Osobní doprava

3.3.1.1 Požadavky na délku nástupních hran

Z požadavků Ministerstva Dopravy ČR, které je objednatelem vlaků R, vyplývá délka nástupních hran 220 m u kolejí č. 1 a 2. Kraj požaduje pro provoz linky U4 možnost zdvojení souprav CityElephant (v dopravních špičkách, obraty souprav, apod.), z čehož vyplývá délka 170 m u obou předjízdňných kolejí č. 3 a 4). Linky U6, U10 a U11 může být provozována zdvojenou soupravou řady 840, 844 nebo 812 Regionova, čemuž odpovídá požadavek na 100 m.

3.3.1.2 Rozsah osobní dopravy ve špičkové dvouhodině

Spoje osobní dopravy se v průběhu špičkové hodiny setkávají v ŽST Lovosice ve dvou osách symetrie:

Hlavní osa symetrie X:00

- R Děčín – Ústí nad Labem – Lovosice – Praha,
- R Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín
- U 11 Louny – Lovosice – Litoměřice – Česká Lípa,
- U 11 Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice – Louny,
- U 6 Teplice – Lovosice / U 6 Lovosice – Teplice (S:00).

Vedlejší osa symetrie X:30

- EC / R Ústí nad Labem – Praha (průjezd),
- EC / R Praha – Ústí nad Labem (průjezd),
- U 4 Ústí nad Labem – Lovosice – Praha,
- U 4 Praha – Lovosice – Ústí nad Labem,
- U 10 Most – Lovosice – Litoměřice,
- U 10 Litoměřice – Lovosice – Most.

V ŽST Lovosice jsou pravidelně předjížděny vlaky Os Praha – Ústí nad Labem linkou Ex3 / R5. Předjíždění opačného směru je dnes z konstrukčních důvodů vychýleno do ŽST Bohušovice nad Ohří, výhledově je možný návrat dle dřívějšího stavu zpět do ŽST Lovosice.

V případě zpoždění vlaků linky Ex3 nebo R5 budou v ŽST předjížděny vlaky linky R20, resp. U4.

3.3.2 Určení počtu kolejí s nástupní hranou

Počet kolejí s nástupní hranou musí být takový, aby pojmul veškerou osobní dopravu v průběhu dvouhodinové dopravní špičky osobní dopravy, která nastává v ranních a odpoledních hodinách.

Pro tento účel byl vyhotoven výhledový GVD osobní dopravy v ŽST Lovosice ve dvouhodinové dopravní špičce a z něho bylo vytvořeno schéma obsazení kolejí s nástupní hranou, které je součástí přílohy č. 5.

Jednotlivé vlaky z přehledu vlaků osobní dopravy, které v ŽST Lovosice zastavují / projíždějí, byly přiřazeny ke kolejím s nástupní hranou dle přílohy č. 5. ŽST vyžaduje 6 kolejí s nástupní hranou. V ŽST bude k dispozici 7 nástupních hran.

Poloha Sp vlaků Louny – Lovosice – Ústí nad Labem není ještě ustálena, vzhledem k volné kapacitě trati v úseku Čížkovice – Lovosice lze předpokládat její vedení v blízkosti linek U10 a U11. Je proto pravděpodobné, že ŽST Lovosice bude obsazovat poblíž uzlů X:00 nebo X:30. Sp vlaky mohou být vedeny k sedmé nástupní hraně, aby v případě nepravidelností nezpožďovaly vjezdy dalších vlaků na jejich pravidelné vjezdové koleje. Volná nástupní hrana bude dále využívána také pro změny oběhů souprav na linkách, z oběhových důvodů, odstavení souprav v čase mimo špičku a pro vlaky nákladní dopravy. Zároveň bude sloužit jako rezerva pro typické výluky ŽST.

3.3.3 Nákladní doprava

Z hlediska nákladní dopravy se v navrženém stavu nic nemění, kolejiště je již z předchozí stavby připravenou na stávající i výhledový rozsah dopravy včetně staniční technologie obsluhy kolejiště série 100, 200 a 600.

3.3.4 Určení kolejí obvodu Lovosice

Podle obsazení kolejí s nástupní hranou je navrženo rámcové určení kolejí v ŽST:

- koleje č. 1 a 2 jsou hlavní pro průjezdy všech vlaků 1. TŽK a pro zastavování vlaků linky R20
- kolej č. 3 je určena pro liché vlaky linky S4 / U4 a U11
- kolej č. 4 je určena pro sudé vlaky linky S4 / U4 a U11
- kolej č. 5 se využívá jako předjízdna pro vlaky nákladní dopravy
- kolej č. 6 je určena pro sudé vlaky linky U10
- kolej č. 7 je určena pro liché vlaky linky U 10 a pro obrat vlaků U6
- kolej č. 9 je určena pro vlaky Sp Louny – Lovosice – Ústí nad Labem a zpět a pro změny obrátů souprav, řešení mimořádností apod.
- koleje č. 11, 13, 15 a 17 jsou určeny pro jízdy vlaků nákladní dopravy Ústí nad Labem – Lovosice jím a zpět nebo jako předjízdne koleje

3.4 Výhledové jízdní doby

Realizací stavby se nezmění jízdní doby vlaků osobní i nákladní dopravy,

3.5 Výhledové ukazatele propustnosti

Realizací stavby nedojde ke změně stávajících / vytvoření nových omezujících úseků. Stávající ukazatele propustnosti se nezmění

4 Navrhované úpravy

V souladu se zadáním projektu, s navrženou dopravní technologií a s výsledky jednání z výrobních porad byly navrženy úpravy, které lze shrnout takto:

- Rekonstrukce vnějšího nástupiště č. 1 a ostrovních nástupišť č. 2, 3 a 4 s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště č. 1 a 4 je navržena na 170 m, nástupiště č. 2 a 3 na 220 m
- Směrové a výškové vyrovnaní kolejí č. 1, 2, 3, 4 a 5 a rekonstrukce + směrové a výškové vyrovnaní kolejí č. 7 a 9
- Rekonstrukce podchodu a výstavba výtahů pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště
- Prodloužení podchodu pod kolejemi č. 11 – 17 pro pohodlnou a výrazně kratší dostupnost ŽST, autobusové nádraží a další občanské vybavenosti pro část města oddělenou kolejištěm

4.1 Popis navržených úprav v ŽST Lovosice

V kapitole jsou popsány jen části ŽST, které jsou stavbou dotčeny. Nezměněné části nejsou v kapitole zmíněny a jejich určení, rozsah, apod. zůstávají v rozsahu kapitoly 1.5.

4.1.1 Nástupiště

V ŽST Lovosice dochází k rekonstrukci nástupišť. Všechna nástupiště jsou propojena podchodem, který ústí na jedné straně do haly výpravní budovy a na druhé straně do ulice Máchova. Přístup k nástupišti č. 1 je bezbariérový z výpravní budovy, k nástupišťům č. 1, 2, 3 a 4 podchodem. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná výtahem.

Nástupiště v ŽST Lovosice					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	6	550	Jednostranné	170	75
2	4	550	Ostrovní	220	210
	2			220	
3	1	550	Ostrovní	220	210
	3			220	
4	7	550	Ostrovní	170	75
	9			170	

ŽST je vybavena staničním rozhlasem a informačním zařízením pro cestující. Obě zařízení ovládá operátor ŽD, v jeho nepřítomnosti výpravčí.

4.1.2 Kamerový systém

Kamery jsou navrženy na nástupišťích a v podchodu.

Detailní umístění kamer je popsáno v související části dokumentace D.02 a bylo navrženo dle požadavků CDP Praha a OŘ Ústí nad Labem.

4.1.3 Osvětlení

Osvětleny budou následující prostory ŽST Lovosice:

- kryté i nekryté části všech nástupišť včetně podchodů a schodišť na nástupiště
- ostatní části ŽST zůstávají osvětleny dle stávajícího stavu

5 Stanovení dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech

5.1 Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření

Při stanovení dopravních opatření po dobu výluk vyvolaných jednotlivými stavebními postupy je nutné dodržovat následující zásady:

- Všechna dopravní opatření byla počítána a stanovována dle GVD 2017/2018, 3. změna platný od 10. června 2018. Před započítáním výluky bude nutno dopravní opatření aktualizovat a přizpůsobit platnému GVD v době výluky. Lze předpokládat, že GVD v době konání výluky bude přizpůsoben tak, aby dopady výlukové činnosti byly co nejmenší.
- Pro každý stavební postup, který ovlivňuje železniční dopravu (výluky kolejí u jednotlivých nástupištních hran) musí být zpracován výlukový GVD. Součástí dokumentace je i schéma obsazení jednotlivých kolejí s nástupištní hranou v ranní špičce, tj. v čase 5:00 – 9:00. Tato doba byla zvolena s ohledem na silnější rozsah dopravy mezi 5. a 7. hodinou ranní (vlaky pro cestující do škol a do zaměstnání) a čas mezi 7. a 9. hodinou odráží celodenní základní model provozu dopravy (je možné aplikovat na zbývající část dne). V návrhu jsou zohledněny skutečné oběhy vozidel a jejich přechody z vlaku na vlak.
- Z hlediska provozu je možné rozlomit linku U11 Česká Lípa – Postoloprty na část Česká Lípa – Lovosice a Lovosice – Postoloprty, což umožní vedení vlaků na jednu kolej. Většina cestujících v ŽST Lovosice nastupuje / vystupuje, ostatní cestující mají zajištěn přestup mezi soupravami v rámci jednoho nástupiště. Toto opatření však není nutné pro zajištění provozu a je zmíněno pouze jako alternativa.
- Všechny jízdy samotíží při vypnutém TV byly dynamicky prověřeny, grafy dynamického průběhu rychlosti jsou součástí dokumentace. V dotčených stavebních postupech jsou výsledky komentovány a určena dopravní opatření pro zajištění bezpečného a plynulého provozu.
- Dotčení přepravci budou dopravcem informováni o konání výluk.
- Po celou dobu výstavby musí být k dispozici minimálně 4 nástupní hrany u průjezdných kolejí.

5.2 Rozsah dopravy v době konání výluk

Rozsah dopravy odpovídá údajům z kapitoly č. 2.1. Větší vypovídající hodnotu má však schéma obsazení kolejí, které je zpracováno pro každý stavební postup, ve kterém dochází k výluce kolejí.

5.3 Stanovení dopravních opatření při jednotlivých výlukách

5.3.1 Stavební postup 0

Po dobu jednotlivých 20denních výluk provoz mimo dvojici vyloučených kolejí. Návrh organizace dopravy v ranní špičce je součástí přílohy č. 4-1 a 4-2.

Po dobu výluky kolejí č. 4 a 6 bude převedena početná doprava mezi Litoměřicemi a Lovosicemi do liché skupiny kolejíště, na středním zhlaví budou kolidovat vlakové cesty mezi vlaky 1. TŽK a osobními vlaky Litoměřice – Lovosice.

Po dobu výluky kolejí č. 1 a 2 budou postiženy projíždějící vlaky osobní a nákladní dopravy 1. TŽK a zastavující vlaky linky R20, které pojedou odbočkou sníženou rychlostí, čímž bude docházet k mírnému pozždění.

Po dobu výluky kolejí č. 3 a 7 budou vlaky převedeny na koleje č. 9, 1 nebo do sudé skupiny dle volnosti a aktuální dopravní situace. Při jízdách do sudé skupiny bude docházet ke kolizním jízdám na středním, resp. prackovickém zhlaví.

5.3.2 Stavební postup 1, etapa 1a

Jízdy vlaků nákladní dopravy ze směru Ústí nad Labem do kolejí série 200, 600 a č. 109a – 123 a zpět budou probíhat po koleji č. 11. Pro předjíždění či krátkodobé odstavení vlaků nákladní dopravy je nutno využít koleje č. 5, 100, 103 – 109, krátkodobě dle aktuální dopravní situace na koleji č. 11 nebo na kolejích s nástupní hranou.

V noční výluce koleje č. 11 je spojení kolejí 111 – 605 pouze úvratí přes výtažnou kolej č. 119a.

Do doby, kdy bude zajištěno plné napájení koleje č. 11 včetně středního a prackovického zhlaví, bude na středním a prackovickém zhlaví probíhat provoz v závislé trakci samotíží. Stav byl prověřen dynamickým výpočtem, dynamický graf je součástí přílohy č. 3-1 a 3-2.

Vjezdy do kolejí série 100, 200 a 600 mohou probíhat i se zastavením u vjezdového návěstidla 1S při průjezdu kolem návěstidla Sc11. Zastavení u návěstidla Sc11 není možné, zastavující vlak musí být veden přes koleje č. 103 – 109 nebo bude přestaven lokomotivou nezávislé trakce.

Odjezdy z kolejí série 600 jsou možné pouze při průjezdu kolem návěstidla L11. Odjezdy z kolejí série 100 a 200 v závislé trakci se nedoporučují, hrozí riziko uvážnutí vlaku, je třeba zajistit postrkovou službu (nezavěšený postrk) v obvodu ŽST nebo přestavení a následný odjezd z kolejí č. 103 – 109. S postrkovou službou jsou možné i odjezdy od návěstidla L11

5.3.3 Stavební postup 1, etapa 1b

Jízdy vlaků nákladní dopravy ze směru Ústí nad Labem do kolejí série 200, 600 a č. 109a – 123 a zpět budou probíhat po kolejích č. 13 – 17, kolej č. 11 je vyloučena. Kolej č. 5 je sjízdná pouze v nezávislé trakci. Pro osobní dopravu jsou vyloučeny koleje č. 7 a 9.

Po dobu výluky provoz osobní dopravy mimo vyloučené koleje. Návrh organizace dopravy v ranní špičce je součástí přílohy č. 4-2.

5.3.4 Stavební postup 2

Po dobu výluky provoz osobní dopravy mimo vyloučené koleje č. 1 a 3. Průjezdy vlaků nákladní i osobní dopravy lichého směru jsou možné bezkolizně po kolejích č. 11 – 17 nebo kolizně se sudým směrem po koleji č. 2 s případným vyčkáním u návěstidla č. 1S, resp. Lc102.

Zastavující vlaky osobní dopravy v závislé trakci mohou být vedeny pouze po kolejích č. 2, 4 a 6. Dlouhé obraty vlaků linky U10 je vhodné směřovat do liché skupiny kolejí, aby bylo možno operativně řešit zpoždění vlaků Os Ústí nad Labem – Praha a zpět, kdy může docházet k jejich souběžnému pobytu v ŽST. Rovněž může výhledově dojít opět k přesunu lichého Os vlaku z Bohušovic nad Ohří do Lovosic. Návrh organizace dopravy v ranní špičce je součástí přílohy č. 4-3.

Po dobu výluky bude na prackovickém a středním zhlaví probíhat provoz v závislé trakci samotíží. Stav byl prověřen dynamickým výpočtem, dynamický graf je součástí přílohy č. 3-3 a 3-4.

Jízdy vlaků osobní dopravy samotíží mohou probíhat i se zastavením u vjezdového návěstidla 1S a u odjezdového návěstidla S2 – S6. Jízdy vlaků nákladní dopravy samotíží mohou probíhat s průjezdem okolo vjezdového návěstidla 1S a se zastavením u odjezdového návěstidla S2 – S6. Zastavení u vjezdového návěstidla 1S se nedoporučuje, rychlost nákladních vlaků klesá k limitním hodnotám, je vhodné zajistit dopravním opatřením průjezd okolo návěstidla. Průjezdy všech vlaků jsou možné samotíží i po kolejích č. 5 – 9 (viz příloha č. 3-4).

5.3.5 Stavební postup 3

Po dobu výluky provoz osobní dopravy mimo vyloučené koleje č. 2, 4 a 6. Průjezdy vlaků nákladní i osobní dopravy sudého směru jsou kolizní s lichým směrem po koleji č. 1 s případným vyčkáním u návěstidla č. Lc102, resp. 1S.

Návrh organizace dopravy v ranní špičce je součástí přílohy č. 4-3.

Po dobu výluky bude na středním a prackovickém zhlaví probíhat provoz v závislé trakci samotíží. Stav byl prověřen dynamickým výpočtem, dynamický graf je součástí přílohy č. 3-5.

Jízdy vlaků osobní dopravy mohou probíhat i se zastavením u cestového návěstidla Lc102 a u odjezdového návěstidla S1 – S9. Jízdy vlaků nákladní dopravy mohou probíhat s průjezdem okolo cestového návěstidla Lc102 a se zastavením u odjezdového návěstidla S1 – S9. Zastavení u cestového návěstidla Lc102 se nedoporučuje, rychlost nákladního vlaku klesá k limitním hodnotám, je vhodné zajistit dopravním opatřením průjezd okolo návěstidla nebo přes obvod jih do kolejí č. 11 – 17.

Po zprovoznění koleje č. 6 jsou možné jízdy v sudém směru také po této koleji, na středním a prackovickém zhlaví bude probíhat provoz v závislé trakci samotíží. Stav byl prověřen dynamickým výpočtem, dynamický graf je součástí přílohy č. 3-6.

Kolej č. 6 bude primárně využívána pro vlaky linky U10 / U11 v nezávislé trakci. Jízdy vlaků osobní dopravy v závislé trakci mohou probíhat se zastavením u cestového návěstidla Lc102, i u konce nástupiště č. 1. Zastavení vlaků osobní dopravy u odjezdového návěstidla S6 se nedoporučuje. Jízdy vlaků nákladní dopravy mohou probíhat pouze s průjezdem okolo cestového návěstidla Lc102 a S6.

Závěr

ŽST Lovosice leží 495,100 trati celostátní dráhy Praha-Bubeneč – Děčín hl.n., která je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Z ŽST odbočuje jednokolejná trat Lovosice – Louny, Lovosice – Česká Lípa hl.n. a Lovosice – Teplice v Čechách, která je v úseku Chotiměř – Radejčín z důvodu deformace zemního tělesa v km 24,200 – 24,400 dlouhodobě nesjíždá.

ŽST je vybavena 1 vnějším a 3 ostrovními nástupišti, která jsou přístupná podchodem. K nástupišťům však chybí bezbariérový přístup na nástupiště a nástupní hrany 200 mm nad TK nesplňují požadavky na moderní, pohodlné a bezpečné cestování.

Stavbou budou zrekonstruována stávající nástupiště i podchod, nástupní hrana se zvýší na 550 mm nad TK a všechna nástupiště budou bezbariérově přístupná. Součástí stavby je také prodloužení podchodu pod kolejemi č. 11 – 17, čímž bude ŽST, autobusové nádraží a další občanská vybavenost pohodlně a výrazně kratší cestou dostupná i pro část města oddělenou kolejištěm.

Přílohy

Seznam příloh:

- Příloha č. 1:** Schéma stávajícího stavu ŽST Lovosice, obvod Lovosice
- Příloha č. 2:** Schéma navržených úprav v ŽST Lovosice, obvod Lovosice
- Příloha č. 3-1:** Graf pro jízdu samotíží v km 495,554 - 495,324 a v km 494,789 - 494,439 se zastavením u návěstidla 1S a s průjezdem u návěstidla Sc11 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 3-2:** Graf pro jízdu samotíží v km 494,439 / 494,620 - 494,789 a v km 495,324 - 495,554 s rozjezdem od návěstidla příslušné skupiny a s průjezdem u návěstidla L11 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 3-3:** Graf pro jízdu samotíží v km 495,780 - 495,521 a v km 494,789 - 494,539 se zastavením / průjezdem u návěstidla 1S a se zastavením u návěstidel S2 - S6 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 3-4:** Graf pro jízdu samotíží v km 495,780 - 495,521 a v km 494,940 - 494,378 se zastavením / průjezdem u návěstidla 1S a s průjezdem u návěstidel S5 - S9 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 3-5:** Graf pro jízdu samotíží v km 494,420 - 494,729 a v km 495,688 - 495,780 se zastavením / průjezdem u návěstidla Lc102 a se zastavením u návěstidla L2 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 3-6:** Graf pro jízdu samotíží v km 494,420 - 494,860 a v km 495,380 - 495,780 se zastavením / průjezdem u návěstidel Lc102 a L6 v ŽST Lovosice
- Příloha č. 4-1:** Schéma obsazení kolejí s nástupní hranou v ranní špičce v ŽST Lovosice, stavební postupy
stavební postup č. 0, výluka kolejí č. 4 a 6
stavební postup č. 0, výluka kolejí č. 1 a 2
- Příloha č. 4-2:** Schéma obsazení kolejí s nástupní hranou v ranní špičce v ŽST Lovosice, stavební postupy
stavební postup č. 0, výluka kolejí č. 3, 5 a 7
stavební postup č. 1, etapa 1b
- Příloha č. 4-3:** Schéma obsazení kolejí s nástupní hranou v ranní špičce v ŽST Lovosice, stavební postupy
stavební postup č. 2
stavební postup č. 3
- Příloha č. 5:** Schéma obsazení kolejí s nástupní hranou v dopravní špičce v ŽST Lovosice – výhledový stav

