

Jiná ověření:					Paré:				
Orientační schéma: 					Razítko oprávněné osoby: <div style="border-top: 1px solid black; width: 100%; height: 20px; margin-top: 10px;"></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 5px;"> <span>Podpis:</span> <span>Datum:</span> </div>				
Revize:	Datum:	Popis:				Kontroloval:			
002	30.8.2022	PDPS pro výběr zhotovitele po kontrole zpracování připomínek				Eduard Pöschl			
001	19.7.2022	Dokumentace pro stavební povolení				Eduard Pöschl			
000	19.4.2022	Definitivní odevzdání dokumentace				Eduard Pöschl			
Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa: Kontakt:		<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 e-mail: SSZsek@szdc.cz				 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; text-align: left;"> <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b> </div>			
Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:		<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 tel.: +420 296 154 105 e-mail: info@metroprojekt.cz; www.metroprojekt.cz				 <b>METROPROJEKT</b>			
Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt:		<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 STŘEDISKO S60 - DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: +420 296 154 105; e-mail: info@metroprojekt.cz				 <b>METROPROJEKT</b>			
Hlavní projektant (HIP): Ing. Jan Nosek					Specialista: -				
Název stavby/akce:		<b>MODERNIZACE TRATI PRAHA - RUŽYNĚ (MIMO) - Kladno (MIMO)</b>				Označení investora: <div style="text-align: right;">S631500652</div>			
Název části:		Souhrnná technická zpráva				Označení zhotovitele: <div style="text-align: right;">07910</div>			
Název objektu/díle části:		<b>Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie</b>				Označení části: <div style="text-align: right;">B.4</div>			
Název přílohy:		Textová část				Označení objektu/komplexu:			
Název díle části přílohy:		-				Číslo přílohy: <div style="text-align: right;"><b>1. 001</b></div>			
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:		Měřítko: -		Stupeň dokumentace:			
Ing. David Pöschl		Ing. David Pöschl		Formáty: -		<b>DSP/PDPS</b>			
Kraj:		Katastrální území:		TUDU:		Smluvní datum zpracování:			
Středočeský		viz. textová část		0101, 0711, 0741, 0742, 0743		<b>30.8.2022</b>			
Označení investora: S 6 3 1 5 0 0 6 5 2    Stupeň dokumentace: Část: 2    Objekt: X X X X X X X X X X X X X X X X    Podoba: X X X    Příloha: 1 0 0 1    Revize: 0 0 2									
IČD: 07910 03 00		B 04 00 00 00 00		001		SKARTOVACÍ ZNAK V20/2043			

## OBSAH:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Základní traťové parametry .....</b>	<b>5</b>
Základní charakteristika .....	5
Technické normativy hmotnosti .....	7
Traťová rychlost .....	8
Železniční přejezdy a přechody .....	8
<b>2.2 Dopravní a zastávky .....</b>	<b>10</b>
2.2.1 ŽST Praha-Ruzyně .....	10
2.2.2 ŽST Hostivice .....	12
2.2.3 Odb. Jeneček odbočka .....	14
2.2.4 ŽST Jeneč .....	15
2.2.5 ŽST Unhošť .....	17
2.2.6 ŽST Kladno (výchozí stav po modernizaci) .....	19
2.2.7 ŽST Praha-Žvahov .....	21
2.2.8 ŽST Praha-Waltrovka .....	23
2.2.9 ŽST Praha-Stodůlky .....	24
2.2.10 ŽST Praha-Zličín .....	25
2.2.11 Zastávky .....	27
Zast. Pavlov .....	27
Zast. Praha-Jinonice .....	27
Zast. Praha-Cibulka .....	28
Zast. Hostivice-Sadová .....	28
Zast. Jeneč zastávka .....	28
Hostivice-U hřbitova .....	28
<b>2.3 Kapacita dráhy .....</b>	<b>28</b>
<b>3. ROZSAH DOPRAVY .....</b>	<b>30</b>
<b>3.1 Současný stav .....</b>	<b>30</b>
3.1.1 Osobní doprava .....	30
3.1.2 Nákladní doprava .....	31
<b>3.2 Výhledový stav .....</b>	<b>31</b>
3.2.1 Osobní doprava ve variantě R1spěš .....	31
3.2.2 Osobní doprava ve variantě Zaokružování .....	32
3.2.3 Nákladní doprava .....	33
<b>3.3 Přepavní údaje .....</b>	<b>33</b>
3.3.1 Výhledové přepravní údaje osobní dopravy .....	33
3.3.2 Rozsah nakládky a vykládky .....	34
<b>3.4 Rozsah dopravy pro potřeby akustické studie .....</b>	<b>34</b>
3.4.1 Údaje pro rok 2000 .....	35
3.4.2 Údaje pro současný stav (rok 2020) .....	35
3.4.3 Údaje pro výhledový stav ve variantě R1spěš .....	36
3.4.4 Údaje pro výhledový stav ve variantě Zaokružování .....	36
<b>4. NÁVRHOVÝ STAV .....</b>	<b>38</b>
<b>4.1 Základní traťové parametry .....</b>	<b>38</b>
Základní charakteristika .....	38

Železniční přejezdy a přechody .....	40
Tratová rychlost .....	41
<b>4.2 Dopravní a zastávky .....</b>	<b>42</b>
4.2.1 ŽST Hostivice .....	42
4.2.2 ŽST Jeneč .....	45
4.2.3 Odb. Fialka .....	49
4.2.4 ŽST Kladno .....	50
4.2.5 Odb. Jeneček .....	50
4.2.6 ŽST Unhošť .....	51
4.2.7 Praha-Žvahov .....	51
4.2.8 Praha-Waltrovka .....	52
4.2.9 Praha-Stodůlky .....	52
4.2.10 Praha-Zličín .....	52
4.2.11 Zastávky .....	53
Zast. Pavlov .....	53
Zast. Malé Přítočno .....	53
Zast. Velké Přítočno .....	53
Zast. Hostivice-Jeneček .....	53
Zast. Jeneč zastávka .....	54
Zast. Hostivice-U hřbitova .....	54
<b>4.3 Jízdní doby .....</b>	<b>54</b>
4.3.1 Hlavní trať .....	54
4.3.2 Přípojně tratě .....	55
4.3.3 Tratě Zaokružování .....	57
<b>4.4 Provozní intervaly a následná mezidobí .....</b>	<b>57</b>
<b>4.5 Personální potřeba .....</b>	<b>58</b>
<b>5. KAPACITA DRÁHY .....</b>	<b>60</b>
<b>5.1 Kapacita traťových kolejí .....</b>	<b>60</b>
5.1.1 Úsek Hostivice – Kladno .....	60
5.1.2 Úsek Praha-Smíchov – Hostivice .....	63
5.1.3 Úsek Hostivice – Rudná u Prahy .....	64
<b>5.2 Kapacita ŽST Hostivice .....</b>	<b>65</b>
5.2.1 Kapacita kolejové skupiny .....	65
5.2.2 Kapacita zhlaví .....	67
<b>6. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY .....</b>	<b>69</b>
<b>6.1 Výlukové GVD .....</b>	<b>69</b>
<b>6.2 Výluková propustnost .....</b>	<b>69</b>
Úsek Hostivice – odb. Jeneček – Jeneč (hlavní relace) .....	69
Úsek Jeneč – Unhošť .....	69
<b>6.3 Náhradní autobusová doprava .....</b>	<b>69</b>
<b>6.1 Popis stavebních postupů .....</b>	<b>70</b>
6.1.1 Stavební postup SP0 a zimní přestávka 2025/26 .....	70
6.1.2 Stavební postup SP0a .....	70
6.1.3 Stavební postup SP1a .....	71
6.1.4 Stavební postup SP1 .....	72
6.1.5 Stavební postup SP1b .....	73
6.1.6 Stavební postup SP2 .....	74

6.1.7 Stavební postup SP2a .....	75
6.1.8 Zimní přestávka 2026/27 .....	76
6.1.9 Stavební postup SP3a .....	77
6.1.10 Stavební postup SP3 .....	78
6.1.11 Stavební postup SP3b .....	79
6.1.12 Stavební postup SP4 .....	81
6.1.13 Zimní přestávka 2026/27 a stavební postup SP5a .....	82
6.1.14 Stavební postup SP5b .....	83
6.1.15 Stavební postup SP5c .....	83
6.1.16 Stavební postup SP6a .....	84

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

**Název stavby:***Stupeň dokumentace:***Modernizace trati Praha-Ruzyně(mimo) – Kladno(mimo)  
dokumentace pro stavební povolení / dokumentace pro  
provádění stavby***stavba je připravována v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb.  
o urychlení výstavby infrastruktury dopravní, vodní a energetické  
infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový  
zákon), stavba je jmenovitě uvedena v příloze č.1 tohoto zákona**Datum zpracování:*

08/2021

*Druh stavby:*

Stavba dráhy, liniová stavba

**Zadavatel :***Kontaktní adresa:***Správa železnic, státní organizace,**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Správa železnic, státní organizace,

Stavební správa západ,

Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8

**Zpracovávaný objekt:****Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie****Zpracovatel:****Ing David Pöschl****METROPROJEKT Praha a.s.**

Argentinská 1621/36, Praha 7

**Termín realizace stavby:***Předpokládaný termín realizace:* 2024 – 2029**Místo stavby:***Kraj:*

Středočeský, Hlavní město Praha

*Okres:*

MČ Praha 6, Praha-západ, Kladno

*Obce s rozšířenou působností:*

Praha, Černošice, Kladno

*Katastrální území:*Ruzyně, Hostivice, Litovice, Jeneč u Prahy, Červený Újezd,  
Pavlov u Unhoště, Dolany u Kladna, Malé Přítočno, Pletený  
Újezd, Velké Přítočno, Kročehlavy**Údaje o dráze :***Kategorie dráhy:*

celostátní

*Označení trati dle knižního jízdního řádu:*

120, Praha-Bubny – Kladno

*Označení trati dle tabulek traťových poměrů:*

528B

*Označení traťového úseku:*

0101, 0711,0741, 0742, 0743

## 2. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

Stavba Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) řeší stavebně a technologicky modernizace úseku Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno. V rámci úpravy zabezpečovacího zařízení spočívajícího zejm. v aktivaci systému ETCS je dotčen též úsek Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice. V důsledky zrušení stávající odb. Jeneček odbočka a realizace nové odb. Jeneček a úseku odb. Jeneček odbočka – Jeneč je dotčen též úsek Rudná u Prahy (mimo) – odb. Jeneček odbočka. V důsledku změny polohy ŽST Jeneč je dotčen též úsek odb. Jeneček odbočka – Středokluky, který bude do stanice nově zaústěn.

### 2.1 Základní traťové parametry

#### ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Řešený traťový úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno je součástí železniční trati Praha-Bubny – Rakovník, dle tabulek traťových poměrů označená číslem 528B. Trať je jednokolejná, neelektrizovaná. Řešený úsek je součástí celostátní dráhy č. 383 00 Praha-Bubny – Kladno, která je součástí globální sítě transevropského železničního systému TEN-T pro osobní i nákladní dopravu.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku dosahuje hodnoty 80 km/h. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 m. Největší povolená délka vlaku (NPDV) je 537 m. Normativ délky vlaku nákladní dopravy je 419 m. Normativ délky pro vlaky zastávkové i dálkové osobní dopravy je 80 m. Traťová třída zatížení dosahuje hodnoty D2 (20,0 t / 6,4 t).

Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Traťový úsek Praha-Ruzyně – Kladno, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	celostátní dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	globální síť TEN-T pro osobní a nákladní dopravu		
Kategorie trati dle TSI INF	P5, F3		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	383		
Označení trati dle TTP	528B		
Označení trati dle KJŘ	120		
Délka traťového úseku	17,134 km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	2. kategorie – hradlový poloautomatický blok (Praha-Ruzyně – Hostivice) 2. kategorie – jednosm. poloautomatický blok (Hostivice – odb. Jeneček odbočka) 1. kategorie – telefonické dorozumívání (odb. Jeneček odbočka – Jeneč) 3. kategorie – automatické hradlo s odd. náv. (Jeneč – Unhošť) 3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv. (Unhošť – Kladno)		
Vlakové zabezpečovací zařízení	–		
Traťové radiové spojení základní	–		
Největší traťová rychlost	80 km/h		
Zábrazdná vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	0 / VI-VII	Praha-Ruzyně – Hostivice	10 / I
	0 / IV	Hostivice – odb. Jeneček odbočka	5 / I
	0 / IV-V	odb. Jeneček odbočka – Jeneč	6 / I
	0 / V	Jeneč – Unhošť	7 / I
	0 / III-IV	Unhošť – Kladno	5 / I-II
Třída zatížení	C2 (20,0 t/nápr. / 6,4 t/bm)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402 (v úseku Hostivice – Kladno)		

Řešený traťový úsek Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) je součástí železniční trati Praha-Smíchov – Hostivice, dle tabulek traťových poměrů označená číslem 528A. Trať je

jednokolejná, neelektrizovaná. Řešený úsek je součástí celostátní dráhy č. 343 00 Praha-Smíchov – Hostivice. Trať není součástí sítě transevropského železničního systému TEN-T.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku dosahuje hodnoty 70 km/h. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 m. Největší povolená délka vlaku (NPDV) je 541 m. Normativ délky vlaku nákladní dopravy je 414 m. Normativ délky pro vlaky dálkové osobní dopravy je 80 m a pro vlaky osobní dopravy zastávkové je 40 m. Traťová třída zatížení dosahuje hodnoty C3 (20,0 t / 7,2 t).

Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Traťový úsek Praha-Smíchov – Hostivice, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	celostátní dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	P6, F3		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	343		
Označení trati dle TTP	528A		
Označení trati dle KJŘ	122		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv.		
Vlakové zabezpečovací zařízení	–		
Traťové radiové spojení základní	GSM-R		
Největší traťová rychlost	70 km/h		
Zábrazdná vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	2 / IX	Praha-Smíchov – Praha-Žvahov	15 / II
	0 / IX	Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka	15 / II
	0 / IX	Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky	14 / II
	0 / VIII-IX	Praha-Stodůlky – Praha-Zličín	14 / II
	12 / VII	Praha-Zličín – Hostivice	10 / VII-VIII
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402		

Řešený traťový úsek odb. Jeneček odbočka – Středokluky (mimo) je součástí železniční trati odb. Jeneček odbočka – Podlešín, dle tabulek traťových poměrů označená číslem 529A. Trať je jednokolejná, neelektrizovaná. Řešený úsek je součástí celostátní dráhy č. 345 00 odb. Jeneček odbočka – Podlešín. Trať není součástí sítě transevropského železničního systému TEN-T.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku dosahuje hodnoty 60 km/h. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 m. Největší povolená délka vlaku (NPDV) je 514 m. Normativ délky vlaku nákladní dopravy je 509 m. Normativ délky pro vlaky dálkové osobní dopravy je 100 m a pro vlaky osobní dopravy zastávkové je 20 m. Traťová třída zatížení dosahuje hodnoty C3 (20,0 t / 7,2 t).

Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Traťový úsek odb. Jeneček odbočka – Středokluky, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	celostátní dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	–, F3		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	345		
Označení trati dle TTP	529A		
Označení trati dle KJŘ	121		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	1. kategorie – telefonické dorozumívání		
Vlakové zabezpečovací zařízení	–		

Traťové radiové spojení základní	–		
Největší traťová rychlost	60 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	8 / VI	odb. Jeneček odbočka – Středokluky	10 / V
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	–		

Řešený traťový úsek Rudná u Prahy (mimo) – odb. Jeneček odbočka je součástí železniční trati Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka, dle tabulek traťových poměrů označená číslem 520C. Trať je jednokolejná, neelektrizovaná. Řešený úsek je součástí regionální dráhy č. 344 00 Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka. Trať není součástí sítě transevropského železničního systému TEN-T.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku dosahuje hodnoty 70 km/h. Zábrzdňá vzdálenost na trati je 700 m. Největší povolená délka vlaku (NPDV) a normativy délky vlaku nejsou stanoveny. Traťová třída zatížení dosahuje hodnoty C3 (20,0 t / 7,2 t).

Organizování a řízení drážní dopravy na trati se uskutečňuje podle předpisu SŽDC D1.

Traťový úsek Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	regionální dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	P6, F4		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	344		
Označení trati dle TTP	520C		
Označení trati dle KJŘ	122		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv.		
Vlakové zabezpečovací zařízení	–		
Traťové radiové spojení základní	–		
Největší traťová rychlost	70 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	21 / IX	Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka	16 / XI
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402		

#### TECHNICKÉ NORMATIVY HMOTNOSTI

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny vybrané technické normativy hmotnosti pro nákladní vlaky ve stavebně řešených úsecích, na kterých je pravidelně provozována nákladní doprava. Nejnáročnějším úsekem je úsek Rudná u Prahy – Hostivice.

Technické normativy hmotnosti							
Úsek (sudý směr)	754	2x754	753.7	Úsek (lichý směr)	754	2x754	753.7
Hostivice – Kladno	T <sub>4</sub> 1350 U 850 S 1100	T <sub>4</sub> 2600 U 1300 S 2200	T <sub>4</sub> 1450 U 1100 S 1325	Kladno – Hostivice	T <sub>4</sub> 1900 U 900 S 1600	T <sub>4</sub> 3000 U 1300 S 2500	T <sub>4</sub> 2100 U 1000 S 1900
Hostivice – Středokluky	T 800 U 700 S 750	T 1500 U 1300 S 1450	T 900 U 750 S 850	Středokluky – Hostivice	T 1050 U 900 S 950	T 2000 U 1300 S 1900	T 1150 U 1100 S 950
Rudná u Prahy – Hostivice	T <sub>4</sub> 730 U 500 S 600	T <sub>4</sub> 1450 U 950 S 1150	T <sub>4</sub> 750 U 650 S 700	Hostivice – Rudná u Prahy	T <sub>4</sub> 550 U 450 S 475	T <sub>4</sub> 1075 U 850 S 900	T <sub>4</sub> 550 U 500 S 525



## TRAŤOVÁ RYCHLOST

Průběh traťové rychlosti v úseku Praha-Ruzyně v současném stavu je zobrazen v následující tabulce. Ve většině úsecích tratě je dosahováno maximální rychlosti 80 km/h, příp. s kratšími propady na 70 nebo 75 km/h. Ojedinele se nacházejí i nižší propady na 55 a 60 km/h z důvodu existence železničních přejezdů. Jiné rychlostní profily než profil V nejsou zavedeny.

Průběh traťové rychlosti, úsek Praha-Ruzyně – Kladno		
Úsek	V	délka úseku
(Praha-Ruzyně) – km 11,226	60 km/h	
km 11,226 – km 12,220 *)	70 km/h	0,994 km
km 12,220 – km 15,000	80 km/h	2,780 km
km 15,000 – km 15,440	70 km/h	0,440 km
km 15,440 – km 18,100	80 km/h	2,660 km
km 18,100 – km 18,785	75 km/h	0,685 km
km 18,785 – km 24,100	80 km/h	5,315 km
km 24,100 – km 25,743	70 km/h	1,643 km
km 25,743 – km 26,426	55 km/h	0,683 km
km 26,426 – (Kladno)	70 km/h	

\*) Pozn.: S propadem rychlosti na 60 km/h v sudém směru v km 11,536–11,881 a v lichém směru v km 12,220–11,875

Průběh traťové rychlosti v úseku Praha-Smíchov – Hostivice v současném stavu je zobrazen v následující tabulce. Vyjma úseků přilehlých ke krajním stanicím je dosaženo kontinuálního rychlostního profilu ve výši 70 km/h. Jiné rychlostní profily než profil V nejsou zavedeny.

Průběh traťové rychlosti, úsek Praha-Smíchov – Hostivice		
Úsek	V	délka úseku
(Praha-Smíchov) – km 1,465	40 km/h	
km 1,465 – km 1,515	50 km/h	0,050 km
km 1,515 – km 19,188	70 km/h	17,673 km
km 19,188 – (Hostivice)	50 km/h	

## ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

V řešeném úseku Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) se nachází celkem 11 železničních přejezdů. Kromě přejezdu P14 v MÚ Praha-Ruzyně – Hostivice, který je zabezpečen výstražnými kříži, a přejezdů P16 a P17 v MÚ Hostivice – Jeneč, které jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie, jsou všechny přejezdy vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Číslo	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
<i>MÚ Praha-Ruzyně – Hostivice</i>				
P14	km 11,878	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	60 km/h / 60 km/h
<i>ŽST Hostivice</i>				
P15	km 14,463	MK, ul. Nádražní	PZS 3 ZNI	není / není
<i>TO Hostivice – odb. Jeneček odbočka</i>				
P16	km 15,891	ÚK, ul. Nad Jenečkem	PZS 1 ZNI	není / není
<i>odb. Jeneček odbočka</i>				
P17	km 16,197	ÚK, ul. Na Samotě	PZS 1 SNI	není / není
<i>TO odb. Jeneček odbočka – Jeneč</i>				
(bez přejezdů)				

ŽST Jeneč				
P18	km 18,116	SIII/0066, ul. Lidická	PZS 3 ZNLI	není / není
MÚ Jeneč – Unhošť				
P19	km 20,196	SI/6J	PZS 3 ZBI	není / není
P20	km 21,831	SIII/0067	PZS 3 ZBI	není / není
P21	km 22,270	SI/6J	PZS 3 ZBI	není / není
ŽST Unhošť				
P22	km 24,116	SI/61, ul. Kladenská	PZS 3 ZBI	není / není
MÚ Unhošť – Kladno				
P23	km 25,872	ÚK, polní cesta	PZS 3 SBI	není / není
P24	km 26,705	SIII/10138, ul. Kožovská	PZS 3 SBI	není / není

V úseku Praha-Smíchov spol. n. (mimo) – Hostivice (mimo), který je řešen v rámci úprav zabezpečovacího zařízení, se nachází celkem 12 železničních přejezdů. Všechny přejezdy jsou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Číslo	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
MÚ Praha-Smíchov spol. n. – Praha-Žvahov				
P2190	km 4,089	MK, ul. Slivenecká	PZS 3 ZBI	není / není
ŽST Praha-Žvahov				
(bez přejezdů)				
MÚ Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka				
P2191	km 6,545	MK, pro pěši	PZS 3 ZBI	není / není
P2192	km 7,133	MK, ul. Výmolova	PZS 3 ZBI	není / není
ŽST Praha-Waltrovka				
P2193	km 8,749	MK, pro pěši	PZS 3 ZBI	není / není
MÚ Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky				
P2194	km 10,244	MK, pro pěši	PZS 3 ZBI	není / není
ŽST Praha-Stodůlky				
P2195	km 10,927	ÚK, lesní cesta	PZS 3 SBI	není / není
MÚ Praha-Stodůlky – Praha-Zličín				
P2196	km 13,554	MK, ul. Ke Konstruktivě	PZS 3 ZBI	není / není
ŽST Praha-Zličín				
P2197	km 14,744	MK, ul. Plzeňská	PZS 3 ZBI	není / není
P2198	km 15,611	ÚK	PZS 3 ZBI	není / není
P2199	km 15,972	MK, ul. Strojírenská	PZS 3 ZBI	není / není
MÚ Praha-Zličín – Hostivice				
P2200	km 16,332	ÚK, ul. Za Dolejšákem	PZS 3 SBI	není / není
P2201	km 18,134	MK, polní cesta	PZS 3 ZBI	není / není

V úseku odb. Jeneček odbočka – Středokluky (mimo) se nachází celkem 9 železničních přejezdů, z nichž čtyři jsou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a pět je zabezpečeno pouze výstražnými kříži. V oblasti kolejových úprav se nacházejí pouze přejezdy P2265 a P2240.

Číslo	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
odb. Jeneček odbočka				
P2265	km 0,107	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	20 km/h / 20 km/h
TO odb. Jeneček odbočka – Středokluky				
P2240	km 24,659	SIII/66, ul. Lidická	PZS 3 SBI	není / není

P2241	km 25,614	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	není / není
P2242	km 26,806	SIII/73, ul. Jenečská	PZS 3 SBI	není / není
P2243	km 27,350	ÚK, vjezd parkoviště	PZS 3 ZBI	není / není
P2244	km 27,770	SIII/73, ul. K Amazonu	PZS 3 SBI	není / není
P2245	km 28,457	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	není / není
P2246	km 29,230	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	není / není
P2247	km 29,643	ÚK, polní cesta	výstražné kříže	není / není

V úseku Rudná u Prahy (mimo) – odb. Jeneček odbočka se nachází celkem 7 železničních přejezdů, z nichž pět je zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a dva jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži. V oblasti kolejových úprav se nachází pouze přejezd P2264.

Číslo	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
<i>TO Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka</i>				
P2232	km 17,407	SIII/518	PZS 3 SBI	není / není
P2233	km 18,048	SIII/520	PZS 3 SBI	není / není
P2234	km 19,163	ÚK	PZS 3 SBI	není / není
P2236	km 20,712	SIII/56	PZS 3 ZBI	není / není
P2237	km 21,475	ÚK	výstražné kříže	není / není
P2238	km 22,511	SI/6	PZS 3 ZBI	není / není
P2264	km 0,298	ÚK,	výstražné kříže	není / není

## 2.2 Dopravní a zastávky

### 2.2.1 ŽST Praha-Ruzyně

Železniční stanice Praha-Ruzyně leží v km 10,908 celostátní dráhy Praha-Bubny – Rakovník. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do ŽST Hostivice. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Praha hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

#### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	437 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2	180 m	Sc2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2a	150 m	S2a – Se2	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
2+2a	427 m	S2a – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
4	154 m	Sc4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
6	99 m	Se4 – Vk2	kolej pro manipulaci s vozidly, bez TV
8	53 m	zarážedlo – Vk3	kolej pro manipulaci s vozidly, kusá, bez TV

#### NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna tři nástupiště:

– nástupiště u koleje č. 1 délky 153 m, úrovně, jednostranné, se zpevněnou nástupní hranou,

- nástupiště u koleje č. 2 délky 154 m, úrovně, jednostranné, se zpevněnou nástupní hranou,
- nástupiště u koleje č. 4 délky 90 m, úrovně, jednostranné, sypané.

Všechna nástupiště mají výšku nástupní hrany menší než 550 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí přechodových můstků. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice je zaústěna vlečka č. 1354 „Westpoint Distribution Park.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. 7 z koleje č. 6. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 7.

V mezistaničním úseku Praha-Ruzyně – Hostivice je zaústěna vlečka č. 1278 „Vlečka LINDAB Hostivice.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. U1 v km 12,940. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. U1. Vlečka je obsluhována z ŽST Hostivice, jízdou vlečkových vlaků s uvolněním traťové koleje.

V mezistaničním úseku Praha-Ruzyně – Hostivice je zaústěna vlečka č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. V1 v km 12,946. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. V1. Vlečka je obsluhována z ŽST Hostivice, jízdou vlečkových vlaků s uvolněním traťové koleje.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu reléové s rychlostní návětní soustavou. Výhybky č. 1, 2, 4, 7, 10 a 11 a výkolejka Vk1 jsou ovládány ústředně z dopravní kanceláře pomocí elektromotorických přestavníků. V kolejišti je umístěn elektromagnetický zámek Vk3/Vk2/9 pro držení výsledných klíčů od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 9 a výkolejek Vk2 a Vk3. Výhybka č. 8 je ručně stavěná bez vazby na zabezpečovací zařízení.

Mezistaniční úsek Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Mezistaniční úsek Praha-Ruzyně – Hostivice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu hradlový poloautomatický blok, bez prostředků pro zjišťování volnosti kolejových úseků.

Ve stanici jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdů:

- P10 (km 9,279 v MÚ Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně): PZS 3 SBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P11 (km 9,553 v MÚ Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně): PZS 3 SBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P12 (km 9,638 v MÚ Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P13 (km 10,941 v ŽST Praha-Ruzyně): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem jsou vybaveny výhybky č. 1, 2, 4, 7, 10, 11, celkem 6 výhybek. Jedná se o všechny ústředně ovládané výhybky.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného výpravčím z dopravní kanceláře.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nenacházejí místa nakládky a vykládky.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Ve stanici vykonává službu jeden výpravčí, jenž má stanoviště v dopravní kanceláři. Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	4,812
<i>Celkem</i>	<i>1</i>	<i>4,812</i>

## 2.2.2 ŽST Hostivice

Železniční stanice Hostivice leží v km 14,809 celostátní dráhy Praha-Bubny – Rakovník a v km 19,618 celostátní dráhy Praha-Smíchov spol. n. – Hostivice. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí odbočnou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do odb. Jeneček odbočka. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Kralupy nad Vltavou. Stanice je obsazena výpravčím.

### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	553 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a směr odb. Jeneček odbočka, bez TV
2	525 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
3	399 m	S3 – Lc3	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro trať směr Praha-Zličín, bez TV
3a	95 m	hr. jaz. výh. 21 – L3a	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
4	308 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
4a	79 m	S4a – nám. výh. 15	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
5	304 m	S5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
7	261 m	S7 – L7	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
10	272 m	S10 – L10	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
12	272 m	S12 – L12	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
2a	250 m	Vk5 – zarážedlo	výtažná, kusá, bez TV
4b	75 m	Vk1 – km 14,466	výtažná, spojovací na vlečku č. 1235, bez TV
6	144 m	Vk2 – zarážedlo	
7a	69 m	Se1 – zarážedlo	
8	19 m	Vk2 – zarážedlo	
9	118 m	hr. jaz. výh. 18 – Vk3	
9a	170 m	nám. výh. 13 – zarážedlo	
11	118 m	nám. výh. 13 – zarážedlo	

### NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti je umístěno pět nástupišť:

- nástupiště u koleje č. 1 délky 229 m, úrovňové, jednostranné, sypané,
- nástupiště u koleje č. 2 délky 226 m, úrovňové, jednostranné, sypané,
- nástupiště u koleje č. 3 délky 224 m, úrovňové, jednostranné, sypané.
- nástupiště u koleje č. 5 délky 218 m, úrovňové, jednostranné, sypané.
- nástupiště u koleje č. 7 délky 181 m, úrovňové, jednostranné, sypané.

Všechna nástupiště mají výšku nástupní hrany menší než 550 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí přechodových můstků. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice je zaústěna vlečka č. 1235 „Vlečka A. Z. Hostivice.“ Vlečka je zaústěna v km 14,466 jako pokračování koleje č. 4b. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v místě zaústění v km 14,466.

V mezistaničním úseku Praha-Ruzyně – Hostivice je zaústěna vlečka č. 1278 „Vlečka LINDAB Hostivice.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. U1 v km 12,940. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. U1. Vlečka je obsluhována z ŽST Hostivice, jízdou vlečkových vlaků s uvolněním traťové koleje.

V mezistaničním úseku Praha-Ruzyně – Hostivice je zaústěna vlečka č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. V1 v km 12,946. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. V1. Vlečka je obsluhována z ŽST Hostivice, jízdou vlečkových vlaků s uvolněním traťové koleje.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu elektromechanické se světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Na každém zhlaví se nachází závislé výhybkářské stavědlo. Výhybky č. 1, 3–10, 12, 16 a 17 a výkolejka Vk1 jsou ovládány ústředně ze St. 1 pomocí mechanických přestavníků. Výhybky č. 20–27 a výkolejka Vk5 jsou ovládány ústředně ze St. 2 pomocí mechanických přestavníků. V kolejišti je umístěn elektromagnetický zámek Vk2/15 pro držení výsledného klíče od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 15 a výkolejky Vk2. V zástrčkovém zámku na řídicím přístroji je držen výsledný klíč 18/14 od výměnových zámků ručně stavěných výhybek č. 14 a 18. Výhybka č. 19 a výkolejka Vk3 jsou ručně stavěné. Výhybky 11 a 13 jsou ručně stavěné bez vazby na zabezpečovací zařízení.

Mezistaniční úsek Praha-Ruzyně – Hostivice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu hradlový poloautomatický blok, bez prostředků pro zjišťování volnosti kolejových úseků. Mezistaniční úsek Praha-Zličín – Hostivice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Mezistaniční úseky Hostivice – Jeneč, Hostivice – Rudná u Prahy a Hostivice – Středokluky jsou každý rozdělen odb. Jeneček odbočka na dva traťové oddíly. Traťový oddíl Hostivice – odb. Jeneček odbočka je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu jednosměrný poloautomatický blok pro jízdu vlaků z ŽST Hostivice na odb. Jeneček odbočka, který je doplněn opakovací zarážkou pro znemožnění současných následných jízd z odb. Jeneček odbočka do ŽST Hostivice. Jízdy vlaků se zabezpečují obousměrně telefonickou nabídkou, přijetím. Odhlášky se udělují pouze ve směru odb. Jeneček odbočka – Hostivice.

Pro obsluhu vleček č. 1278 a č. 1114 v mezistaničním úseku Praha-Ruzyně – Hostivice je v řídicím přístroji uzamčen hlavní traťový klíč, který je při obsluze vleček vkládán do hradlové přístroje na stavědle vlečky, ve kterém jsou umístěny výsledné klíče od výměnových zámků ručně stavěných výhybek č. U1, U2 a V1 a výkolejky TVk1.

Ve stanici jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdu:

- P15 (km 14,463 v ŽST Hostivice): PZS 3 ZNI závislé na návěstidlech SZZ,

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem nejsou vybaveny žádné výhybky.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.



## ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného výpravčím z dopravní kanceláře. Zařízení je doplněno světelným informačním panelem umístěným na krytém nástupišti.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nachází místo nakládky a vykládky u koleje č. 9 s už. délkou 118 m. Délka koleje pro manipulaci je 118 m. Kolej je oboustranně zapojena do zhlaví směr Praha-Zličín a odb. Jeneček odbočka. U koleje se nachází manipulační plocha ve vlastnictví ČD, a. s.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

## STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících všechny vlaky osobní dopravy. Ve stanici dochází k pravidelnému křižování vlaků kategorie R a Sp a vlaků kategorie Os, při kterém je realizována taktová skupina X:30 sestávající z vlaků R a Sp na hlavní trati a osobních vlaků přípojných tratí směr Praha-Zličín, Rudná u Prahy a Středokluky. Při skupině je využito všech pět staničních kolejí s nástupišti.

Nákladní dopravou jsou využívány zejm. koleje bez nástupišť v sudé kolejové skupině. Práce spočívají zejména v úvratí uceleného vlaku s vápencem relace Nučice – Březno u Chomutova se současným dělením/spojováním soupravy na dvě poloviny a odstavením jedné poloviny soupravy během jízdy vlaku Hostivice – Nučice a zpět.

Obsluha vlečky č. 1235 ve stanici je spíše ojedinělá. Obsluha vleček č. 1278 a č. 1114 v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice, které jsou obsluhovány ze stanice Hostivice, nebyla v posledních letech zaznamenána. Manipulační koleje v liché kolejové skupině jsou bez pravidelného využití.

## PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Ve stanici vykonává službu jeden výpravčí, jenž má stanoviště v dopravní kanceláři. Na každém ze dvou stavědel ve stanici vykonává službu jeden signalista. Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	5,112
signalista	2	10,048
<i>Celkem</i>	<i>3</i>	<i>15,160</i>

### 2.2.3 Odb. Jeneček odbočka

Odbočka Jeneček odbočka leží v km 16,201 celostátní dráhy Praha-Bubny – Rakovník. Jedná se o odbočnou dopravu pro tratě odb. Jeneček odbočka – Podlešín a Rudná u Prahy – odb. Jeneček odbočka. Tratě jsou v přilehlých úsecích jednokolejné.

## KOLEJE V DOPRAVNĚ

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
J	200 m	nám. výh. 2 – S	hlavní kolej, směr Jeneč, bez TV
S1	187 m	hr. jaz. výh. 4 – RS	hlavní kolej, směr Rudná u Prahy, bez TV
S3	695 m	hr. jaz. výh. 3 – nám. výh. 6	hlavní kolej, směr Středokluky, bez TV
S2	795 m	VkR – VkS	dlouhodobě vyloučená
<i>odvratné koleje</i>			
S1a	22 m	zarážedlo – nám. výh. 4	
S3a	3 m	zarážedlo – nám. výh. 3	

## NÁSTUPIŠTĚ

V odbočce se nenacházejí žádná nástupiště.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

V odbočce se nenacházejí žádné vlečky a účelová kolejiště.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Odbočka je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu elektromechanické se světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Výhybky č. 1–4 jsou ovládány ústředně z dopravní kanceláře pomocí mechanických přestavníků. V elektromagnetickém zámku na kolejové desce v dopravní kanceláři je umístěn výsledný klíč VkR/6t/6 od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 6 a výkolejky VkR.

Traťový oddíl odb. Jeneček odbočka – Jeneč není vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, jízdy vlaků jsou zabezpečovány telefonickým dorozumíváním. Traťový oddíl odb. Jeneček odbočka – Středokluky není vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, jízdy vlaků jsou zabezpečovány telefonickým dorozumíváním. Traťový oddíl odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Pro obsluhu (aktuálně již zrušené) výhybky č. 5 v traťovém oddílu odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy je v pomocném stavědle PSt1 v blízkosti výhybky umístěn elektromagnetický zámek VkS/5t/5 s výsledným klíčem od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 5 a výkolejky VkS. Na místní obsluhu je PSt1 předáváno výpravčím odb. Jeneček odbočka.

## ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem nejsou vybaveny žádné výhybky.

## TRAKCE

Odbočka leží na neelektrizovaných tratích.

## PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

V odbočce vykonává službu jeden výpravčí, jenž má stanoviště v dopravní kanceláři. Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	5,075
<i>Celkem</i>	<i>1</i>	<i>5,075</i>

### 2.2.4 ŽST Jeneč

Železniční stanice Jeneč leží v km 18,386 celostátní dráhy Praha-Bubny – Rakovník. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do ŽST Unhošť. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Kralupy nad Vltavou. Stanice je obsazena výpravčím.

## STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	482 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2	477 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
3	483 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV



manipulační koleje			
5	86 m	zarážedlo – Vk5	kolej pro manipulaci s vozidly, bez TV

## NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna tři nástupiště:

- nástupiště u koleje č. 1 délky 150 m, úrovňové, jednostranné, sypané,
- nástupiště u koleje č. 2 délky 140 m, úrovňové, jednostranné, sypané,
- nástupiště u koleje č. 3 délky 150 m, úrovňové, jednostranné, sypané.

Všechna nástupiště mají výšku nástupní hrany menší než 550 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí přechodových můstků. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice je zaústěna vlečka č. 1085 „Hödlmayr Č. R., a. s.“ Severní část vlečky je zaústěna výhybkou č. 6 z koleje č. 2, jižní část vlečky je zaústěna výhybkou č. 4 z koleje č. 2. Hranice provozovatele dráhy je umístěna na konci odbočné větve výhybky č. 6 pro severní část vlečky a na konci přímé větve výhybky č. 4 pro jižní část vlečky.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu elektromechanické s mechanickými návěstidly. Na každém zhlaví se nachází závislé výhybkářské stavědlo. Výhybky č. 1, 2 a 4 jsou ovládány ústředně ze St. 1 pomocí mechanických přestavníků. Výhybky č. 6 a 7 jsou ovládány ústředně ze St. 2 pomocí mechanických přestavníků. V zástrčkovém zámku na stavědlovém přístroji St1 je držen klíč Vk1 a v zástrčkovém zámku na řídicím přístroji jsou drženy výsledných klíčů Vk3/6 a Vk5/7 od výměnových zámků ručně stavěných výhybek č. 6 a 7 a výkolejek Vk1, Vk3 a Vk5.

Mezistaniční úsek Hostivice – Jeneč je rozdělen odb. Jeneček odbočka na dva traťové oddíly. Traťový oddíl Hostivice – odb. Jeneček odbočka je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu jednosměrný poloautomatický blok pro jízdu vlaků z ŽST Hostivice na odb. Jeneček odbočka, který je doplněn opakovací zarážkou pro znemožnění současných následných jízd z odb. Jeneček odbočka do ŽST Hostivice. Jízdy vlaků se zabezpečují obousměrně telefonickou nabídkou, přijetím. Odhlášky se udělují pouze ve směru odb. Jeneček odbočka – Hostivice. Traťový oddíl odb. Jeneček odbočka – Jeneč není vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, jízdy vlaků jsou zabezpečovány telefonickým dorozumíváním. Mezistaniční úsek Jeneč – Unhošť je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly (AHr Pavlov).

Ve stanici jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdů:

- P18 (km 18,116 v ŽST Jeneč): PZS 3 ZNLI závislé na návěstidlech SZZ,
- P19 (km 20,196 v MÚ Jeneč – Unhošť): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P20 (km 21,831 v MÚ Jeneč – Unhošť): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P21 (km 22,270 v MÚ Jeneč – Unhošť): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

## ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem nejsou vybaveny žádné výhybky.

## TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

## ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného výpravčím z dopravní kanceláře.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nachází místo nakládky a vykládky u koleje č. 5 s už. délkou 86 m. Délka koleje pro manipulaci je 86 m. Kolej je kusá a zapojená do dopravní koleje č. 3. U koleje se nachází manipulační plocha ve vlastnictví ČD, a. s.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

## STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os a vybrané posilové spoje Sp. K pravidelnému křížování dochází pouze v okrajových částech dnech, zejm. se jedná o křížování soupravového vlaku s vlakem osobní dopravy. Jinak je stanice pro křížování využívána v rámci operativního řízení.

Ve stanici dochází k pravidelné obsluze vlečky č. 1085, resp. jejího jižního kolejiště. Severní kolejiště je ojediněle využíváno pro odstav vozidel. Pro obsluhu vlečky je využívána staniční kolej č. 2. Ostatní nakládka a vykládka na koleji č. 5 probíhá spíše ojediněle.

## PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Ve stanici vykonává službu jeden výpravčí, jenž má stanoviště v dopravní kanceláři. Na každém ze dvou stavědel ve stanici vykonává službu jeden signalista. Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	5,290
signalista	2	10,504
<i>Celkem</i>	<i>3</i>	<i>15,794</i>

## 2.2.5 ŽST Unhošť

Železniční stanice Unhošť leží v km 24,315 celostátní dráhy Praha-Bubny – Rakovník. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do ŽST Kladno. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Kralupy nad Vltavou. Stanice je obsazena výpravčím.

## STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	487 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2	487 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
3	487 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
4	141 m	zar. – Vk1	kolej pro manipulaci s vozidly, kusá, bez TV
5	218 m	hr. jaz. výh. 6 – Vk2	odstavná kolej, bez TV
5a	25 m	zar. – nám. výh. 6	místo nakládky a vykládky, kusá, bez TV

## NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna tři nástupiště:

– nástupiště u koleje č. 1 délky 106 m, úrovně, jednostranné, sypané,

- nástupiště u koleje č. 2 délky 80 m, úrovnové, jednostranné, sypané,
- nástupiště u koleje č. 3 délky 68 m, úrovnové, jednostranné, se zpevněnou nástupní hranou.

Všechna nástupiště mají výšku nástupní hrany menší než 550 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí přechodových můstků. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Ve stanici se nenacházejí žádné vlečky a účelová kolejiště.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu reléové s rychlostní návěstní soustavou. Výhybky 1, 2, 8 a 9 jsou ovládány ústředně z dopravní kanceláře pomocí elektromotorických přestavníků. V kolejišti jsou umístěny elektromagnetické zámky Vk1/5t/5, 3t/3/6 a Vk2/7t/7 pro držení výsledných klíčů od výměnových zámků ručně stavěných výhybek č. 3, 5, 6, 7 a výkolejek Vk1, Vk2.

Mezistaniční úsek Jeneč – Unhošť je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly (AHr Pavlov). Mezistaniční úsek Unhošť – Kladno je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanici jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdů:

- P22 (km 24,116 v ŽST Unhošť): PZS 3 ZNI ovládané obsluhou SZZ Unhošť,
- P23 (km 25,872 v MÚ Unhošť – Kladno): PZS 3 SBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem nejsou vybaveny žádné výhybky.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného výpravčím z dopravní kanceláře.

Ve stanici se nachází odstavná kolej č. 5 s už. délkou 218 m. Kolej je oboustranně zapojená do dopravní koleje č. 3. U odstavné koleje se nachází boční rampa.

Ve stanici se nachází místo nakládky a vykládky u koleje č. 5a s už. délkou 25 m. Délka koleje pro manipulaci je 25 m. Kolej je kusá a zapojená do odstavné koleje č. 5. U koleje se nachází manipulační plocha ve vlastnictví ČD, a. s.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

#### STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os.

Ve stanici dochází pravidelně ke křižování osobního vlaku s rychlíkem při využití staničních kolejí č. 1 a 3. Pro zastavení předjížděného vlaku z dopravních důvodů nebo pro obsluhu manipulačního vlaku je využívána staniční kolej č. 2.

Nakládka a vykládka probíhá ve stanici spíše ojediněle.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Ve stanici vykonává službu jeden výpravčí, jenž má stanoviště v dopravní kanceláři. Souhrn personální potřeby je následující:

Funkce	Počet ve směně	Personální potřeba
výpravčí	1	5,300

Celkem	1	5,300
--------	---	-------

## 2.2.6 ŽST Kladno (výchozí stav po modernizaci)

Popisovaná stavba Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) navazuje na stavbu Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) v rámci, které je řešena úprava ŽST Kladno. Ve stanici je navržen rastr devíti dopravních kolejí. U pěti z nich se nacházejí nástupiště pro zajištění taktové skupiny vlaků osobní dopravy. Koleje s nástupní hranou jsou dělené, a to z důvodu možnosti odbavení souprav ze dvou směrů v případě kolejí č. 2+2a a 50+50a nebo z důvodu umístění cestových návěstidel v blízkosti konců nástupišť v případě kolejí č. 1+1a, 3+3a a 5+5a. Dopravní koleje bez nástupní hrany č. 7, 9 a 11 slouží pro odstavení vlakových souprav osobní dopravy v době dopravního sedla. Koleje jsou navrženy jako dopravní pro možný přímý vjezd a odjezd soupravových vlaků ze/ve směru Kladno-Ostrovec. Dopravní koleje č. 13 a 13a slouží zejména pro potřeby vlaků nákladní dopravy. Koleje jsou děleny ústředně ovládanou výhybkou č. 21 s takovým poměrem už. délek, aby bylo možné obsluhovat z pražského zhlaví přes kolej č. 13a vlečku č. 1136 s typickou obsluhou jednotlivých hnacích vozidel při současném obsazení koleje č. 13 úvratujícím manipulačním vlakem s normativem délky 400 m.

Stávající manipulační koleje s funkcí místa nakládky a vykládky č. 8, 10, 12 a 14 a manipulační odstavné koleje č. 4a a 6 jsou zrušeny včetně přilehlých volných skládek a objektu skladu a boční a čelní rampy. Nově je v souladu s posouzením postradatelnosti navržena jedna manipulační kolej s funkcí místa nakládky a vykládky č. 4 o délce 175 m. Kolej je vzhledem k malému rozsahu ložných manipulací a s tím souvisejícího nízkého obsazení zhlaví posunem zaústěna přímo do hlavní koleje. U koleje se nachází volná skládka.

Na unhošťském zhlaví je navržena provizorně do doby zdvoukolejnění přilehlého traťového úseku kusá manipulační kolej č. 3b o délce 160 m. Kolej je využitelná při manipulacích na kolejích č. 3, 5, 7, 9, 11, a 13 např. při zpracování zátěže pro stanici, při úvratí nákladních vlaků nebo při odstavování souprav vlaků osobní dopravy.

Pro potřeby provozovatele dráhy budou navrženy manipulační koleje č. 4a a 13b.

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	251 m	Sc1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
1a	206 m	S1a – Se11	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
1+1a	482 m	S1a – L1	
1b	400 m	Sc1b – Se22	pokračování koleje č. 1
2	101 m	Sc2 – L2	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
2a	328 m	S2a – Lc2a	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
2b	398 m	Sc2b – Se23	pokračování koleje č. 2
50	99 m	Sc50 – L50	vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
50a	356 m	S50a – Lc50a	vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
3	246 m	Sc3 – L3	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
3a	176 m	S3a – Se10	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
3+3a	447 m	S3a – L3	
5	302 m	Sc5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej, s nástupní hranou, v cílovém stavu TV v celé délce
5a	231 m	S5a – Se9	vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
5+5a	558 m	S5a – L5	
7	539 m	S7 – L7	vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
9	531 m	S9 – L9	vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
11	546 m	S11 – L11	vjezdová a odjezdová kolej, v cílovém stavu TV v celé délce
13	435 m	Sc13 – L13	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
13a	40 m	S13a – Lc13a	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			

4	164 m	Se8 – zarážedlo	místo nakládky a vykládky, volná skládka, bez TV
4a	53 m	zarážedlo – Se6	kolej pro potřeby provozovatele dráhy, bez TV
13b	8A0 m	Se12 – zarážedlo	kolej pro potřeby provozovatele dráhy, bez TV

## NÁSTUPIŠTĚ

Ve stanici bude navržena úplná peronizace se zřízením dvou ostrovních nástupišť mezi kolejemi č. 50+50a a 1 a mezi kolejemi č. 3 a 5 a jedním vnějším nástupištěm u koleje č. 2+2a. Všechna nástupiště budou mít délku nástupní hrany 220 m a výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště budou přístupná pomocí podchodu propojující obě strany kolejiště. U kolejí č. 2+2a a 50+50a bude zřízena dělená nástupní hrana pro možnost odstavu souprav pro relaci Praha – Kladno s délkou nástupní hrany 120 m (pro soupravy délky 110 m) a pro relaci Kladno – Kralupy nad Vltavou s délkou nástupní hrany 75 m (pro soupravy délky 60 m).

Uspořádání nástupišť (a obou zhlaví) umožňuje variabilní volbu provozních konceptů. V zásadě je možné jak traťové uspořádání s vedením vlaků relace Praha – Kladno-Ostrovec ke kolejím č. 1 a 2 a vlaků relace Praha – Rakovník ke kolejím č. 3 a 5, tak směrové uspořádání ve více variantách, kdy je možné zajistit přestupní vazbu hrana-hrana mezi spěšnými vlaky a rychlíky.

## VLEČKY, ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka č. 1136 je nově zapojena přes dopravní kolej č. 13a ústředně přestavovanou výhybkou č. 21. Uvedené řešení umožňuje posun na vlečku po vjezdu do stanice (a naopak) bez nutnosti úvratového posunu přes zhlaví dle požadavků vlečkaře.

Výstavbou nových dopravních kolejí dojde ke změně zapojení vlečky č. 1402. Bude zrušeno napojení ze strany od výpravní budovy stávající výhybkou č. 210. Stávající výhybky č. 208 a 209 budou nahrazeny novými výhybkami č. 207 a 208 tak, aby stávající kusá kolej „spojovací trojčlenná“ zůstala napojena na zbytek vlečky přes nově zbudovanou kusou kolej č. 208a o délce 48 m do stávajících kolejí č. 206 a 208. Stávající kolej č. 204 je nově navržena jako kusá. Zároveň dojde ke změně napojení vlečky ze strany žehrovicko-ostroveckého zhlaví. Stávající výhybka č. 58 bude zrušena a nahrazena kolejovým polem, stávající výhybky č. 65 a 70 jsou nově přečíslovány na výhybky č. A2 a A3. Vlečka je pak napojena výhybkami č. A1 a 37 do žehrovicko-ostroveckého zhlaví. Pro možnost manipulací s vlaky na vlečce bez nutnosti obsazení traťových kolejí je navržena kusá vlečková kolej č. 204a o délce 140 m, která zároveň plní funkci boční ochrany.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z ŽST Kladno. Výhybky rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest č. 1–42 a A1, B1, B2 budou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Posunové cesty na dopravní koleje a z dopravních kolejí budou zabezpečeny. Zabezpečené budou také posunové cesty na manipulační koleje a z manipulačních kolejí. Posun z dopravních kolejí a z vlečkové koleje č. 204a na vlečku č. 1402 a zpět bude zabezpečený. Pro možnost posunu mezi vlečkovým kolejištěm a vlečkovou výtažnou kolejí č. 204a bez nutnosti stavění posunových cest dispečerem nebo výpravčím bude zřízen softwarový souhlas za podmínky základní polohy výhybek A1/37. Uvedený souhlas bude zřízen v cílovém stavu, resp. po zrušení přejezdu P25. Posun na vlečku č. 1136 a z ní bude zabezpečený.

Zabezpečovací zařízení umožní postavení vlakových cest dle rozhledových poměrů na všechny dopravní koleje vyjma kolejí č. 1b, 2b, zejm. z důvodu možného spojování vlakových souprav a vjezdu na obsazenou kolej v případě odstavování vlakových souprav.

Umístění návěstidel odpovídá požadavkům dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ a TS1/2019-Z „Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou“. Pro možnost dojezdů vlaků ke koncům nástupišť a využitelnosti už. délek kolejí budou po



nasazení systému ETCS v cílovém stavu uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u všech odjezdových/cestových návěstidel s výjimkou cestových návěstidel Sc1b/Sc2b. V důsledku toho budou návěstidla S2a, S3a, L3 a Lc13a umístěna 20 m před hrotem přílehlých výhybek. U návěstidel S1a, S5a a L5 budou zavedeny nenulové uvolňovací rychlosti jen v případě použití vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou. Pro dosažení dostatečné už. délky koleje č. 13 pro možnost obsluhy úvratujícího manipulačního vlaku s normativem délky 400 m je návěstidlo L13 umístěno v blízkosti výhybky č. 23 a z toho důvodu je možnost uplatnění nenulové uvolňovací rychlosti podmíněna závěrem spojky výhybek 23/26.

U návěstidel Sc1b/Sc2b bude uplatněna nulová uvolňovací rychlost. Mezi návěstidly a neutrálním polem na záhlaví je vzdálenost cca 290 m, což v případě nutnosti zastavení elektrické jednotky délky 220 m u návěstidel vymezuje nutnost zastavení 70 m a méně před návěstidly, což je s ohledem na předpokládané brzdě charakteristiky vozidel dosažitelné.

Mezistaniční úsek Kladno – Kladno-Ostrovec bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrovaný automatický blok. Mezistaniční úseky Unhošť – Kladno a Kladno – Kamenné Žehrovice budou zabezpečeny stávajícím traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

V obvodu stanice se bude nadále nacházet přejezd P25 a nově též přejezd P2442. Přejezdy budou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. V rámci samostatné stavby dojde k výhledovému zrušení přejezdu P25 a jeho nahrazení silničním podjezdem.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek budou vybaveny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1–42, A1, B1, B2, celkem 45 výhybek.

#### TRAKCE

V cílovém stavu budou trakčním vedením střídavé trakční soustavy 25 kV 50 Hz vybaveny dopravní koleje č. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 50, 50a, 3, 3a, 5, 5a, 7, 9, 11 v celé délce. Trakčním vedením bude vybaveno též záhlaví směr Kamenné Žehrovice, tak aby byl možný úvratový posun vlakových souprav, zejm. při posunu mezi kolejemi s nástupišti č. 1, 3, 5, 50 a kolejemi pro odstav souprav 7, 9, 11. Trakčním vedením budou vybaveny též vlečkové koleje č. B1, B1a, B2 pro provozní ošetření souprav.

Kolej č. 13+13a a manipulační koleje budou bez trakčního vedení s ohledem na využití vlaky nezávislé trakce (manipulační vlaky, vozidla provozovatele dráhy a vlaky obsluhující vlečku č. 1136).

#### ELEKTRICKÁ PŘEDTÁPĚCÍ ZAŘÍZENÍ, ZÁSUVKOVÉ STOJANY

Ve stanici budou zřízeny zásuvkové stojany pro odstavené jednotky nezávislé trakce zejména v navrhovaném stavu při stávajícím konceptu dopravy. Stojany jsou navrženy mezi kolejemi č. 50+50a a 2+2a a mezi kolejemi č. 5 a 7, tj. u kolejí u kterých se předpokládá odstavení souprav. V cílovém stavu se předpokládá též odstavení vlakových souprav relace Praha Mas. n. – Kladno-Ostrovec v závislé trakci, které budou provozovány novými elektrickými jednotkami s možností aktivního odstavení. Ve stanici proto nebudou vybudována žádná elektrická předtápěcí zařízení.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice bude v návrhovém stavu obsazena výpravčím, který bude ovládat zabezpečovací zařízení ŽST Kladno a ŽST Kladno-Ostrovec a informační zařízení.

### 2.2.7 ŽST Praha-Žvahov

Železniční stanice Praha-Žvahov leží v km 5,612 celostátní dráhy Praha-Smíchov – Hostivice. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přílehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici osobní. Stanice je přednostního směru

do ŽST Praha-Waltrovka. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Praha hl. n. Stanice je neobsazena a je dálkově řízena dispečerem z CDP Praha s možností řízení z PPV Praha-Zličín.

#### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	708 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2	688 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
<i>odvratné koleje</i>			
3a	18 m	zar. – nám. výh. 2	

#### NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna dvě nástupiště:

- nástupiště u koleje č. 1 délky 102 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou,
- nástupiště u koleje č. 2 délky 90 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou.

Obě nástupiště mají výšku nástupní hrany 300 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí podchodu pod kolejištěm. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Ve stanici se nenacházejí žádné vlečky a účelová kolejiště.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Výhybky 1, 2 a 3 jsou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

Mezistaniční úseky Praha-Smíchov – Praha-Žvahov a Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Na staničním zabezpečovacím zařízení jsou závislé následující přejezdy s ovládacími a indikačními prvky umístěnými na CDP Praha a PPV Praha-Zličín:

- P2190 (km 4,089 v MÚ Praha-Smíchov – Praha-Žvahov): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2191 (km 6,545 v MÚ Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny všechny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1–3, celkem 3 výhybky.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reprodukory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupištích.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nenacházejí místa nakládky a vykládky.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

## STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os, vyjma vybraných spojů. K pravidelnému křižování pravidelných vlaků nedochází. Stanice je pro křižování využívána v rámci operativního řízení a ve vybrané dny, kdy dochází ke křižování historických jízd a pravidelné dopravy.

## PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice je neobsazena, ovládání je zajištěno z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

## 2.2.8 ŽST Praha-Waltrovka

Železniční stanice Praha-Waltrovka leží v km 8,278 celostátní dráhy Praha-Smíchov – Hostivice. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do ŽST Praha-Stodůlky. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Praha hl. n. Stanice je neobsazena a je dálkově řízena dispečerem z CDP Praha s možností řízení z PPV Praha-Zličín.

## STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	397 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
2	400 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
4	160 m	nám. výh. 2 – zár.	

## NÁSTUPIŠTĚ

Na záhlaví směr Praha-Stodůlky je umístěno nástupiště zastávky Praha-Jinonice:

– nástupiště délky 90 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou,

Nástupiště má výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště je přístupné pomocí chodníku a přechodu pro pěší P2193. Nástupiště je bezbariérově přístupné.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Ve stanici se nenacházejí žádné vlečky a účelová kolejiště.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Výhybky 1 a 4 jsou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. V kolejišti je umístěn elektromagnetický zámek Vk1/2t/2 pro držení výsledného klíče od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 2 a výkolejky Vk1.

Mezistaniční úseky Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka a Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Na staničním zabezpečovacím zařízení jsou závislé následující přejezdy s ovládacími a indikačními prvky umístěnými na CDP Praha a PPV Praha-Zličín:

- P2191 (km 6,545 v MÚ Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2192 (km 7,133 v MÚ Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2193 (km 8,749 v ŽST Praha-Waltrovka): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku.



#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny všechny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1 a 4, celkem 2 výhybky.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

V zastávce Praha-Jinonice, která se nachází v obvodu stanice, je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reproductory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupišti zastávky.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nachází místo nakládky a vykládky u koleje č. 4 s uř. délkou 160 m. Délka koleje pro manipulaci je 30 m. Kolej je kusá a zapojená do dopravní koleje č. 2. U koleje se nachází manipulační plocha ve vlastnictví Správy železnic, s. o.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

#### STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici, resp. v zastávce Praha-Jinonice v obvodu stanice, zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os. K pravidelnému křižování pravidelných vlaků dochází je v okrajové části nepracovních dní, jinak je stanice pro křižování využívána v rámci operativního řízení.

Pro případnou obsluhu místa nakládky a vykládky slouží staniční kolej č. 2.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice je neobsazena, ovládání je zajištěno z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

### 2.2.9 ŽST Praha-Stodůlky

Železniční stanice Praha-Stodůlky leží v km 11,650 celostátní dráhy Praha-Smíchov – Hostivice. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici osobní. Stanice je přednostního směru do ŽST Praha-Zličín. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Praha hl. n. Stanice je neobsazena a je dálkově řízena dispečerem z CDP Praha s možností řízení z PPV Praha-Zličín.

#### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Uř. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	662 m	S1 – L1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
3	662 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV

#### NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna dvě nástupišť:

- nástupišť u koleje č. 1 délky 101 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou,
- nástupišť u koleje č. 3 délky 90 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou.

Obě nástupišť mají výšku nástupní hrany 300 mm nad TK. Nástupišť jsou přístupná pomocí podchodu pod kolejištěm. Nástupišť nejsou bezbariérově přístupná.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Ve stanici se nenacházejí žádné vlečky a účelová kolejiště.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Výhybky 1 a 2 jsou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

Mezistaniční úseky Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky a Praha-Stodůlky – Praha-Zličín jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Na staničním zabezpečovacím zařízení jsou závislé následující přejezdy s ovládacími a indikačními prvky umístěnými na CDP Praha a PPV Praha-Zličín:

- P2194 (km 10,246 v MÚ Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2195 (km 10,927 v ŽST Praha-Stodůlky): PZS 3 SBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

## ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny všechny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1 a 2, celkem 2 výhybky.

## TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

## ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reprodukory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupišťích.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nenacházejí místa nakládky a vykládky.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

## STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os, vyjma vybraných spojů. K pravidelnému křížování pravidelných vlaků dochází je v okrajové části dne, jinak je stanice pro křížování využívána v rámci operativního řízení.

## PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice je neobsazena, ovládání je zajištěno z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

### 2.2.10 ŽST Praha-Zličín

Železniční stanice Praha-Zličín leží v km 15,324 celostátní dráhy Praha-Smíchov – Hostivice. Z hlediska umístění v železniční síti je stanicí mezilehlou. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Stanice je přednostního směru do ŽST Hostivice. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Praha hl. n. Stanice je neobsazena a je dálkově řízena dispečerem z CDP Praha s možností řízení z PPV Praha-Zličín.

## STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	180 m	S1 – Lc1	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
1a	154 m	Sc1a – L1a	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
1+1a	401 m	S1 – L1a	hlavní vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
2	188 m	S2 – Lc2	vjezdová a odjezdová kolej, bez TV
3	417 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících, bez TV
<i>manipulační koleje</i>			
4	139 m	zár. – Se6	

## NÁSTUPIŠTĚ

V kolejišti jsou umístěna dvě nástupiště:

- nástupiště u koleje č. 1a délky 90 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou,
- nástupiště u koleje č. 2 délky 90 m, vnější, jednostranné, s pevnou nástupní hranou.

Obě nástupiště mají výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná pomocí přístupových chodníků. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice je zaústěna vlečka č. 1202 „Stará vlečka.“ Vlečka je zaústěna výhybkou č. 11 ve zhlaví směr Hostivice. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce přímé větve výhybky č. 11.

Do stanice je zaústěna vlečka č. 1196 „Společnost kolejových vozidel, s.r.o., areál Zličín.“ Část vlečky je zaústěna výhybkou č. 5 z koleje č. 2. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 5. Druhá část vlečky je zaústěna výhybkou č. 3 ve zhlaví směr Praha-Stodůlky a výhybkami č. 7 a 9 z koleje č. 3. Hranice provozovatele dráhy je umístěna v úrovni konců odbočných větví výhybek č. 3, 7 a 9.

Do vlečky č. 1196 je zaústěna vlečka „Nová vlečka“. Vlečka je zaústěna výhybkou č. 10.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Výhybky 1–4, 6 a 11–13 a výkolejky Vk3 a Vk4 jsou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků. V kolejišti je umístěn elektromagnetický zámek Vk1/5t/5 pro držení výsledných klíčů od výměnových zámků ručně stavěné výhybky č. 5 a výkolejky Vk1. V kolejišti vlečky č. 1196 jsou umístěny elektromagnetické zámky 10/7t/7, 9t/9/8a, Vk2 a 101 pro držení výsledných klíčů od výměnových zámků ručně stavěných výhybek č. 7, 8, 9, 10 a 101 a výkolejky Vk2.

Mezistaniční úseky Praha-Stodůlky – Praha-Zličín a Praha-Zličín – Hostivice jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Na staničním zabezpečovacím zařízení jsou závislé následující přejezdy s ovládacími a indikačními prvky umístěnými na CDP Praha a PPV Praha-Zličín:

- P2196 (km 13,554 v MÚ Praha-Stodůlky – Praha-Zličín): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2197 (km 14,744 v ŽST Praha-Zličín): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2198 (km 15,611 v ŽST Praha-Zličín): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2199 (km 15,972 v ŽST Praha-Zličín): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku,
- P2200 (km 16,332 v MÚ Praha-Zličín – Hostivice): PZS 3 SBI ovládané automaticky jízdou vlaku,

– P2201 (km 18,134 v MÚ Praha-Zličín – Hostivice): PZS 3 ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny téměř všechny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1, 2, 6 a 11–13, celkem 6 výhybek. Ústředně ovládané výhybky č. 3 a 4, které se nacházejí na vlečce č. 1196 elektrickým ohřevem výhybek vybaveny nejsou.

#### TRAKCE

Stanice leží na neelektrizované trati.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reprodukory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupišťích.

Ve stanici se nenacházejí odstavné koleje.

Ve stanici se nenacházejí místa nakládky a vykládky.

Ve stanici se nenacházejí elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany.

#### STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Ve stanici zastavují pro nástup a výstup cestujících vlaky kategorie Os. Některé spoje osobních vlaků jsou ve stanici končící/výchozí zejm. v nepracovní dny. Ve stanici pak konají zpravidla obrat nebo pokračují jako soupravový vlak. K pravidelnému křižování dochází jen v nepracovní dny, jinak je stanice pro křižování využívána v rámci operativního řízení. Ke křižování vlaků osobní dopravy dochází na staničních kolejích č. 1a a 2. Ve směru Hostivice je způsob křižování ovlivněn uspořádáním nástupních hran, kdy je možný odjezd vlaku směr Hostivice následně až po odjezdu vlaku směr Praha-Stodůlky.

Pro případnou obsluhu vleček a manipulačních míst slouží staniční kolej č. 3.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice je neobsazena, ovládání je zajištěno z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín.

## 2.2.11 Zastávky

#### ZAST. PAVLOV

Zastávka Pavlov leží v km 21,870 mezi stanicemi Jeneč a Unhošť. Je přidělena PO Kralupy nad Vltavou. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm se zpevněnou nástupní hranou délky 192 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlého přejezdu P20 v km 21,831. Nástupiště není bezbariérově přístupné.

Zastávka není vybavena informačním zařízením pro cestující.

#### ZAST. PRAHA-JINONICE

Zastávka Praha-Jinonice leží v km 8,721 v obvodu ŽST Praha-Waltrovka, na záhlaví směr Praha-Stodůlky. Je přidělena PO Praha hl. n. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm se pevnou nástupní hranou délky 90 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlého chodníku a přechodu P2193 v km 8,749. Nástupiště je bezbariérově přístupné.

V zastávce je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reprodukory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupišti zastávky.

#### ZAST. PRAHA-CIBULKA

Zastávka Praha-Cibulka leží v km 10,348 mezi stanicemi Praha-Waltrovka a Praha-Stodůlky. Je přidělena PO Praha hl. n. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm s pevnou nástupní hranou délky 100 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlého chodníku a přejezdu P2194 v km 10,246. Nástupiště je bezbariérově přístupné.

V zastávce je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu a informačních tabulí ovládaných z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reproductory staničního rozhlasu a informační tabule jsou umístěny na nástupišti zastávky.

#### ZAST. HOSTIVICE-SADOVÁ

Zastávka Hostivice-Sadová leží v km 18,155 mezi stanicemi Praha-Zličín a Hostivice. Je přidělena PO Kralupy nad Vltavou. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm s pevnou nástupní hranou délky 46 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlé komunikace a přejezdu P2201 v km 18,134. Nástupiště je bezbariérově přístupné.

V zastávce je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného z CDP Praha nebo PPV Praha-Zličín. Reproductory staničního rozhlasu jsou umístěny na nástupišti zastávky.

#### ZAST. JENEČ ZASTÁVKA

Zastávka Jeneč zastávka leží v km 24,735 mezi odbočkou Jeneček odbočka a stanicí Středokluky. Je přidělena PO Kralupy nad Vltavou. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm se sypanou nástupní hranou délky 52 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlé komunikace. Nástupiště není bezbariérově přístupné.

Zastávka není vybavena informačním zařízením pro cestující.

#### HOSTIVICE-U HŘBITOVA

Zastávka Hostivice-U hřbitova leží v km 22,493 mezi stanicí Rudná u Prahy a odbočkou Jeneček odbočka. Je přidělena PO Kralupy nad Vltavou. Zastávka je vybavena vnějším nástupištěm s pevnou nástupní hranou délky 46 m. Přístup na nástupiště je zajištěn z přilehlého chodníku a přejezdu P2238 v km 22,511. Nástupiště je bezbariérově přístupné.

V zastávce je provozován informační systém pro cestující ve formě staničního rozhlasu ovládaného z CDP Praha nebo PPV Beroun. Reproductory staničního rozhlasu jsou umístěny na nástupišti zastávky.

## 2.3 Kapacita dráhy

V následujících tabulkách jsou zaneseny hodnoty ukazatelů kapacity dotčených traťových úseků dle údajů poskytnutých SŽDC O11. Výpočet byl proveden dle směrnice SŽDC SM124. Kapacita je šetřena analytickou metodou a stanovuje optimální a kritické hodnoty propustnosti  $n_{opt}$  a  $n_{krit}$  a využití propustnosti  $K_{opt}$  a  $K_{krit}$ . Výše využití optimální propustnosti pak dává přehled o zatížení traťových kolejí a předpokládané kvalitě provozu. Hodnoty do 75 % (vyznačené zeleně) či do 105 % (vyznačené modře) představují zařízení s kapacitními rezervami či zařízení přiměřeně zatížené a s optimální úrovní provozu. Hodnoty nad 105 % (vyznačené oranžově) představují zařízení silně zatížené s rizikovou úrovní provozu. V případě využití kritické propustnosti  $K_{krit}$  vyšší než 100 % (vyznačené červeně) se jedná o zařízení přetížené s nedostatečnou úrovní kvality provozu.

Hlavní trať, resp. její řešená část Praha-Ruzyně – Kladno se z hlediska šetření kapacity sestává ze tří traťových úseků. Jedná se o úsek Praha-Bubny – Hostivice s omezujícím mezistaničním úsekem Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, který leží mimo řešenou stavbu. Dále se jedná o mezistaniční úsek s odbočkou Hostivice – Jeneč/Rudná u Prahy/Středokluky a úsek Jeneč – Kladno s omezujícím mezistaničním úsekem Jeneč – Unhošť. Ve všech třech úsecích je dosahováno velmi podobných kapacitních výsledků. Z tabulek je patrné, že kapacita tratě je v podstatě naplněna tak, že jsou velmi mírně překračovány optimální hodnoty pro období provozu 5–20 hodin, nejvíce pak v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, kde jsou překročeny též optimální hodnoty pro hodinové

špičkové období. Lze tedy konstatovat, že trať již nenabízí příliš možností pro zvýšení rozsahu osobní dopravy, resp. se kapacitní rezervy nacházejí převážně v nočních hodinách.

Ukazatele kapacity traťových kolejí											
TK	A	N	b	typ	S	S <sub>opt</sub>	n <sub>opt</sub>	K <sub>opt</sub>	S <sub>krit</sub>	n <sub>krit</sub>	K <sub>krit</sub>
TÚ Praha-Bubny – Hostivice						(MÚ Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín)					
1	1440	90	6,65	B	0,42	0,50	108	83 %	0,67	146	62 %
	900	73			0,53	0,50	67	106 %	0,67	90	79 %
	60	7			0,78	0,69	6,2	112 %	0,79	7,1	98 %
TÚ Hostivice – Jeneč / Rudná u Prahy / Středokluky						(MÚ Hostivice – Jeneč)					
1	1440	141	3,90	B	0,38	0,50	185	76 %	0,67	247	57 %
	900	113			0,49	0,50	115	97 %	0,67	150	72 %
	60	10			0,65	0,69	11	91 %	0,75	12	83 %
(MÚ Hostivice – Rudná u Prahy)											
1	1440	141	3,94	B	0,39	0,50	183	77 %	0,67	247	58 %
	900	113			0,49	0,50	114	98 %	0,67	150	73 %
	60	10			0,66	0,69	11	91 %	0,75	12	83 %
(MÚ Hostivice – Středokluky)											
1	1440	141	4,18	B	0,41	0,50	172	82 %	0,67	231	61 %
	900	113			0,52	0,50	108	104 %	0,67	144	78 %
	60	10			0,70	0,69	10	100 %	0,75	11	91 %
TÚ Jeneč – Kladno						(MÚ Jeneč – Unhošť)					
1	1440	88	6,89	B	0,42	0,50	105	84 %	0,67	140	63 %
	900	68			0,52	0,50	66	104 %	0,67	87	78 %
	60	6			0,69	0,69	6,0	100 %	0,79	6,9	87 %

V úseku Praha-Smíchov – Hostivice lze identifikovat dva traťové úseky – jednak úsek Praha-Smíchov – Hostivice s omezujícím mezistaničním úsekem Praha-Smíchov spol. n. – Praha-Žvahov a jednak úsek Praha-Zličín – Hostivice. Z údajů je patrné, že trať vykazuje značné kapacitní rezervy.

TÚ Praha-Smíchov – Hostivice					(MÚ Praha-Smíchov spol. n. – Praha-Žvahov)						
1	1440	36	6,46	C	0,16	0,60	134	27 %	0,74	165	22 %
	900	30			0,22	0,60	84	36 %	0,74	103	29 %
	60	5			0,54	0,75	7,0	71 %	0,83	7,7	65 %
TÚ Praha-Zličín – Hostivice					(MÚ Praha-Zličín – Hostivice)						
1	1440	45	6,71	C	0,21	0,60	129	35 %	0,74	159	28 %
	900	36			0,27	0,60	81	45 %	0,74	99	36 %
	60	4			0,45	0,75	6,7	60 %	0,83	7,4	54 %



### 3. ROZSAH DOPRAVY

#### 3.1 Současný stav

Rozsah dopravy na řešených úsecích tratí v současném stavu je určen dle GVD 2020/2021 platném od 13. 12. 2020.

##### 3.1.1 Osobní doprava

V řešeném úseku Praha-Ruzyně – Kladno je dálková osobní doprava tvořena rychlíkovou linkou R24 relace *Praha – Kladno – Rakovník*. Základní takt linky je 120 minut v průběhu celého dne s vynecháním jedno páru spojů během poledního období. Poslední večerní pár spojů je veden pouze v neděli. Na předmětném úseku zastavují vlaky v ŽST Hostivice a Kladno. Regionální osobní dopravu tvoří linky spěšných vlaků R45 a osobních vlaků S5, obojí relace *Praha – Kladno – Kladno-Dubí*. Spěšné vlaky jsou vedeny jednak v prokladu s rychlíkovou linkou R24, čímž společně vytvářejí v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno hodinový takt, a jednak jako posilové spoje v hodinovém taktu vedené dopoledne ve směru do Prahy a odpoledne ve směru z Prahy. Na předmětném úseku zastavují spěšné vlaky shodně s rychlíky v ŽST Hostivice a Kladno, odpolední posilové spoje pak zastavují též v ŽST Jeneč. Osobní vlaky jsou vedeny v hodinovém taktu v průběhu celého dne. V okrajových částech dne pak dochází k odklonu od taktových poloh. Osobní vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V úseku Hostivice – odb. Jeneček odbočka jsou dále vedeny linky osobních vlaků S65 relace Praha – Hostivice – Rudná u Prahy v hodinovém taktu v průběhu celého dne a S54 relace Hostivice – Středokluky – Noutonice v hodinovém taktu v období špičky.

Přehled o počtu vlaků osobní dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	R	Sp	Os	Sv	R	Sp	Os	Sv	
Praha-Ruzyně – Hostivice	6 / 1	14 / 2	22 / 2	1 / 1	6 / 1	12 / 2	25 / 2	0 / 0	86 / 11
Hostivice – odb. Jeneček odbočka	6 / 1	14 / 2	44 / 6	4 / 1	6 / 1	12 / 2	48 / 6	1 / 0	135 / 15
odb. Jeneček odbočka – Kladno	6 / 1	14 / 2	20 / 2	3 / 1	6 / 1	12 / 2	23 / 2	1 / 0	85 / 11
odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy			14 / 2	0 / 0			15 / 2	0 / 0	29 / 4
odb. Jeneček odbočka – Středokluky			10 / 2	1 / 0			10 / 2	0 / 0	21 / 4

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

V řešeném úseku Praha-Smíchov spol. n. – Hostivice je osobní doprava zastoupena linkou osobních vlaků S65 relace Praha – Hostivice – Rudná u Prahy. Základní takt linky je 60 minut ve špičkách pracovní dny a 120 minut v ostatních obdobích. V okrajových částech dne pak dochází k odklonu od taktových poloh a k posílení rozsahu dopravy v úseku Praha-Zličín – Hostivice.

Přehled o počtu vlaků osobní dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
			Os				Os		
Praha-Smíchov – Praha-Zličín			16 / 2				18 / 4		34 / 6
Praha-Zličín – Hostivice			18 / 2				20 / 4		38 / 6

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

### 3.1.2 Nákladní doprava

Pravidelná nákladní doprava na řešených traťových úsecích je charakterizována zejména provozem ucelených souprav s automobily obsluhujících vlečku č. 1085 v ŽST Jeneč. Tyto vlaky jsou zavedeny jako jeden pár manipulačních vlaků v úseku Jeneč – Kladno (– Kralupy nad Vltavou). Dále je v GVD zaveden jeden pár vlaků kategorie Mn v úseku Jeneč – Hostivice – Středokluky (– Kralupy nad Vltavou) jako trasa pro správné otočení vozů s automobily.

Jiné vlaky nejsou v současném GVD zavedeny, nicméně na trati jsou pravidelně provozovány vlaky kategorie Pn v režimu ad hoc. Jedná se o ucelenou soupravu dopravující vápenec z vlečky „Lomy Mořina“ v ŽST Nučice do ŽST Březno u Chomutova pro elektrárenské účely. Vlaky jsou provozovány v rozsahu jeden pár vlaků kategorie Pn v úseku Hostivice – Kladno (– Březno u Chomutova) a dva páry, vzniklé dělením předchozího vlaku, vlaků kategorie Pn v úseku (Nučice –) Rudná u Prahy – Hostivice.

V předchozích letech byly v GVD zavedeny další vlaky zajišťující místní obsluhu. Jednalo se o jeden pár Mn vlaků relace (Praha-Malešice –) Praha-Smíchov – Hostivice a navazujících Mn vlaků relace Praha-Ruzyně – Hostivice a Hostivice – Středokluky (– Noutonice). V současnosti je ŽST Praha-Ruzyně obsluhována ze směru Praha-Bubny a ŽST Středokluky a Noutonice jsou obsluhovány ze směru Podlešín.

Přehled o počtu vlaků nákladní dopravy je uveden v následující tabulce. Jsou v ní uvedeny jak vlaky Mn zavedené v GVD, tak vlaky Pn (pravidelně) vedené v režimu ad hoc.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	Nex	Pn	Mn	Lv	Nex	Pn	Mn	Lv	
Praha-Ruzyně – Hostivice			0 / 0				0 / 0		0 / 0
Hostivice – odb. Jeneček odbočka		3 / 0	2 / 0			3 / 0	2 / 0		10 / 0
odb. Jeneček odbočka – Jeneč		1 / 0	1 / 0			1 / 0	1 / 0		4 / 0
Jeneč – Kladno		1 / 0	1 / 0			1 / 0	1 / 0		4 / 0
odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy		2 / 0	0 / 0			2 / 0	0 / 0		4 / 0
odb. Jeneček odbočka – Středokluky			1 / 0				1 / 0		2 / 0
Praha-Smíchov – Hostivice			0 / 0				0 / 0		0 / 0

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí pravidelné / podle potřeby. Vlaky Pn jsou vedeny v režimu ad hoc.

## 3.2 Výhledový stav

Výhledový rozsah dopravy je stanoven pro dva cílové stavy. Jedním z nich je modernizace celé tratě Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec a novostavba tratě Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla na základě Aktualizace studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ a její varianty R1spěš. Druhým cílovým stavem je rozšíření souboru staveb o tzv. Zaokružování, kdy je novostavbou realizováno přímé propojení stanice Praha-Letiště Václava Havla se stanicemi Hostivice a Jeneč. Tento návrh je aktuálně řešen v záměru projektu „Zaokružování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno“.

### 3.2.1 Osobní doprava ve variantě R1spěš

Rozsah osobní dopravy na trati ve výhledovém stavu je charakterizován nárůstem rozsahu dopravy v úseku Praha – Kladno, kdy hlavní přepravní proud bude tvořit spěšná vrstva relace Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec. Spěšné vlaky budou vedeny v přibližně střídaném intervalu 10/20 minut během dopravní špičky, mimo špičku nebudou vlaky zavedeny, s celkovým počtem 72 vlaků. Na řešeném úseku budou vlaky zastavovat v ŽST Hostivice a Kladno. Vrstva spěšných vlaků je doplněna vrstvou osobních vlaků relace Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec, které jsou vedeny intervalu 30 minut v průběhu celého dne. Během doby provozu spěšných vlaků ve špičce jsou osobní vlaky z kapacitních důvodů vedeny pouze v úseku Praha-Veleslavín – Kladno. Celkem se



jedná o 40 vlaků relace Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec a 36 vlaků relace Praha-Veleslavín – Kladno. Osobní vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách.

Stávající rychlíková linka Praha – Rakovník je v nezměněném rozsahu převedena z kapacitních důvodů z úseku Praha Masarykovo nádraží – Hostivice na úsek Praha-Smíchov – Hostivice. Interval linky zůstává 120 minut, celkový počet zůstává 16 vlaků. Kromě ŽST Hostivice a Kladno, kde vlaky zastavují již v současném stavu, je uvažováno též se zastavením v ŽST Praha-Zličín.

V úseku Praha-Smíchov – Hostivice dochází k navýšení rozsahu osobních vlaků. V průběhu dne bude uplatňován interval 30 minut. Celkový počet bude 52 vlaků, přičemž 30 vlaků bude v intervalu 60 minut pokračovat směr Rudná u Prahy a 22 vlaků bude v intervalu 60 minut pokračovat směr Středokluky.

Přehled o počtu vlaků osobní dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	R	Sp	Os	MOs	R	Sp	Os	MOs	
Praha-Ruzyně – Hostivice	0 / 0	36 / 8	38 / 4	0 / 0	0 / 0	36 / 8	38 / 4	0 / 0	148 / 24
Hostivice – Jeneč	8 / 1	36 / 8	38 / 4	11 / 2	8 / 1	36 / 8	38 / 4	11 / 2	186 / 30
Jeneč – Kladno	8 / 1	36 / 8	38 / 4	0 / 0	8 / 1	36 / 8	38 / 4	0 / 0	164 / 26

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	R			MOs	R			MOs	
Praha-Smíchov – Hostivice	8 / 1			26 / 4	8 / 1			26 / 4	68 / 10
Hostivice – Rudná u Prahy				15 / 2				15 / 2	30 / 4
Jeneč – Středokluky				11 / 2				11 / 2	22 / 4

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

### 3.2.2 Osobní doprava ve variantě Zaokružování

Organizace a rozsah dopravy ve variantě Zaokružování vychází ze základní varianty R1spěš a v důsledku existence úseků Praha-Letiště Václava Havla – Hostivice / Jeneč dochází k těmto změnám:

- Spěšné vlaky Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec jsou vedeny v průběhu celého dne. Mimo špičku jsou vlaky vedeny v intervalu 30 minut jako náhrada za osobní vlaky.
- Osobní vlaky Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec jsou vedeny mimo ŽST Hostivice přes ŽST Praha-Letiště Václava Havla a Jeneč.
- Část osobních vlaků Praha-Smíchov – Hostivice pokračují směr Praha-Letiště Václava Havla (a dále Praha-Veleslavín) namísto směr Středokluky.
- Osobní vlaky Hostivice – Středokluky jsou vedeny bez provázání s vlaky Praha-Smíchov – Hostivice.
- Jsou zavedeny स्पेशné vlaky Praha-Smíchov – Kladno – Rakovník jako proklad s rychlíkovou linkou Praha – Rakovník.

Přehled o počtu vlaků osobní dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	R+Sp	Sp	Os	MOs	R+Sp	Sp	Os	MOs	
Praha-Ruzyně – Hostivice	0 / 0	63 / 8	0 / 0	0 / 0	0 / 0	63 / 8	0 / 0	0 / 0	126 / 16
Hostivice – Jeneč	16 / 2	63 / 8	0 / 0	9 / 2	16 / 2	63 / 8	0 / 0	9 / 2	176 / 24
Jeneč – Kladno	16 / 2	63 / 8	39 / 4	0 / 0	16 / 2	63 / 8	39 / 4	0 / 0	236 / 28

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	R+Sp		Os	MOs	R+Sp		Os	MOs	
Praha-Smíchov – Hostivice	16 / 2			38 / 4	16 / 2			38 / 4	108 / 12
Hostivice – Rudná u Prahy				14 / 2				14 / 2	28 / 4
Hostivice – Praha-Letiště VH				19 / 2				19 / 2	38 / 4
Praha-Letiště – Jeneč			39 / 4				39 / 4		78 / 8
Jeneč – Středokluky				9 / 2				9 / 2	18 / 4

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

### 3.2.3 Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy ve výhledovém stavu je shodný pro obě varianty osobní dopravy R1spěš a Zaokružování, po úsecích budovaných v rámci stavby Zaokružování není uvažováno s nákladní dopravou. Rozsah dopravy vychází ze současného stavu a reflektuje jednak možnost znovuzavedení místní obsluhy na dotčených tratích do pravidelného GVD a jednak možnost převedení přepravy leteckého paliva do ŽST Středokluky na elektrizované úseky (Kralupy nad Vltavou –) Kladno – Jeneč. V návrhovém a výhledovém stavu je také uvažováno s převedením nákladní dopravy na zprovozněný úsek odb. Jeneček – Jeneč, čímž budou Pn vlaky vedeny zcela mimo ŽST Hostivice.

S ohledem na nízké absolutní počty nákladních vlaků nespočívá kvantifikace rozsahu nákladní dopravy v rámci dopravní technologie v přesném vyčíslení výhledového počtu vlaků, ale spíše v identifikaci jednotlivých relací a prověření možnosti průvozu jednotlivých vlaků v traťových úsecích se silnou osobní dopravou příměstského charakteru.

Přehled o počtu vlaků nákladní dopravy je uveden v následující tabulce.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	Nex	Pn	Mn	Lv	Nex	Pn	Mn	Lv	
Praha-Ruzyně – Hostivice			1 / 0				1 / 0		2 / 0
Hostivice – Jeneč			1 / 0				1 / 0		2 / 0
Jeneč – Kladno		2 / 0	1 / 0			2 / 0	1 / 0		6 / 0

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí pravidelné / podle potřeby.

Úsek	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
	Nex	Pn	Mn	Lv	Nex	Pn	Mn	Lv	
Praha-Smíchov – Hostivice			1 / 0				1 / 0		2 / 0
Rudná u Prahy – Jeneč		2 / 0				2 / 0			4 / 0
Jeneč – Středokluky		1 / 0	2 / 0			1 / 0	2 / 0		6 / 0

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí pravidelné / podle potřeby.

## 3.3 Převravní údaje

### 3.3.1 Výhledové převravní údaje osobní dopravy

Na základě převravní prognózy zpracované ve Studii proveditelnosti byly stanoveny převravní údaje osobní dopravy v jednotlivých stanicích a zastávkách. Zejména pro potřeby dimenzování infrastruktury pro cestující, tj. šířky přístupových komunikací, rozsah nástupišť a zastřešení byly

stanoveny denní obraty cestujících ve výhledovém stavu průměrného pracovního dne, a to jak pro období celého dne, tak pro špičkovou čtvrt hodinu.

Průměrné celodenní obraty cestujících byly stanoveny výpočtovým modelem přepravní prognózy. Špičkové čtvrt hodinové obraty byly stanoveny z průměrných denních obrátů na základě cca osminového podílu špičkového hodinového obratu na celodenním obratu odpovídající charakteru příměstské tratě.

Obraty cestujících, výhledový stav		
Stanice, zastávka	Průměrný denní obrat	Špičkové obraty za čtvrt hodinu
ŽST Hostivice	11 720	465
ŽST Jeneč	2 870	110
zast. Pavlov	790	30
zast. Malé Přítočno	990	45
zast. Velké Přítočno	530	22
zast. Hostivice-Jeneček	200	10

### 3.3.2 Rozsah nakládky a vykládky

Rozsah nakládky a vykládky na manipulačních místech řešených stanic v počtu naložených a vyložených vozů je uveden v následující tabulce. Údaje jsou poskytnuty dopravcem ČD Cargo, a. s., zajišťujícím na trati místní obsluhu.

Manipulační místo	2018	2019	2020	2021 (1.–5.)
Praha-Ruzyně–Hostivice, vlečka Vlečka LINDAB Hostivice	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Praha-Ruzyně–Hostivice, Maersk Logistics, vlečka Hostivice	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Hostivice, smluvní místo	2 / 21	0 / 7	0 / 0	0 / 0
Hostivice, vlečka Vlečka A. Z. Hostivice	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Jeneč, smluvní místo	0 / 0	0 / 0	0 / 11	0 / 0
Jeneč, vlečka Hödlmayr Č. R., a. s.	7 / 997	12 / 1063	14 / 787	13 / 507
Unhošť, smluvní místo	0 / 0	0 / 0	1 / 0	0 / 0

Pozn.: Uvedené údaje znázorňují počet naložených / vyložených vozů.

Mezi manipulační místa se stabilně významným rozsahem nakládky a vykládky patří vlečka „Hödlmayr Č. R., a. s.“ v ŽST Jeneč, kde dochází k pravidelné vykládce automobilů. Ostatní vlečky a smluvní místa nacházející se v řešeném území jsou využívány pouze sporadicky.

Výhledově lze předpokládat udržení stávajícího stavu spočívajícího ve stabilní nakládce a vykládce na vlečce „Hödlmayr Č. R., a. s.“ s případným mírným růstem, zejm. podaří-li se snížit náklady na železniční dopravu elektrizací úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou. Ostatní vlečkaři neuvažují s výrazným nárůstem ložných manipulací, nicméně z dlouhodobě strategických důvodů požadují zachování napojení svých kolejíšť.

### 3.4 Rozsah dopravy pro potřeby akustické studie

Pro potřeby zpracování akustické studie k hodnocení hluku ze železniční dopravy byly sestaveny dopravnětechnologické podklady, tj. rozsah dopravy daný roční průměrnou denní intenzitou rozdělenou na denní a noční dobu a parametry vlakových souprav, obojí pro časové horizonty roku 2000, stávajícího roku (dle roku 2020) a výhledového stavu. Výhledový stav byl v souladu s variantním řešením výhledového rozsahu dopravy zpracován pro obě varianty – dle dokumentace pro územní rozhodnutí „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ ve variantě

R1spěš a dle záměru projektu „Zaokružování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno“ ve variantě Zaokružování.

Údaje byly stanoveny jak pro řešený úsek Praha-Ruzyně – Kladno, tak pro navazující úseky přípojných tratí směr Praha-Zličín, Rudná u Prahy a Středokluky. Údaje pro rok 2000 a 2020 byly stanoveny na základě podkladů poskytnutých SŽ O15, přičemž pro nákladní dopravu byly použity mírně vyšší údaje za rok 2019 s ohledem na pandemickou situaci v roce 2020. Údaje pro výhledový stav byly stanoveny na základě výhledového rozsahu dopravy jednotlivých variant provozního konceptu se zohledněním výkyvů provozu během roku, zejm. nákladní dopravy, a takové byly potvrzeny SŽ O6.

### 3.4.1 Údaje pro rok 2000

*hlavní trať*

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
		75 m 0 %	30 m 0 %	150 m 0 %	90 m 0 %	30 m 0 %	
Praha-Ruzyně – Hostivice	0 / 0	4 / 0	34 / 10	1 / 4	1 / 0	3 / 0	43 / 14

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
	95 m 0 %	75 m 0 %	30 m 0 %	290 m 0 %	65 m 0 %	30 m 0 %	
Hostivice – Odb. Jeneček odbočka	4 / 0	6 / 0	36 / 12	1 / 4	1 / 0	3 / 0	51 / 16
Odb. Jeneček odbočka – Jeneč	4 / 0	6 / 0	36 / 12	1 / 4	1 / 0	3 / 0	51 / 16
Jeneč – Kladno	4 / 0	6 / 0	36 / 12	1 / 4	1 / 0	3 / 0	51 / 16

*přípojně tratě*

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
	95 m 0 %	75 m 0 %	30 m 0 %	330 m 0 %	130 m 0 %	30 m 0 %	
Praha-Zličín – Hostivice	4 / 0	4 / 0	18 / 4	1 / 1	1 / 0	1 / 1	29 / 6
Odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy	0 / 0	0 / 0	6 / 0	3 / 0	0 / 0	1 / 0	10 / 0
Odb. Jeneček odbočka – Středokluky	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí v denní dobu 6–22 hod. / v noční dobu 22–6 hod.

Pozn.: Parametry souprav jsou délka soupravy a procent. podíl kotoučových brzd nebo brzd s nekovovými špalíky.

### 3.4.2 Údaje pro současný stav (rok 2020)

*hlavní trať*

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %	75 m 0 %	30 m 0 %		35 m 20 %		
Praha-Ruzyně – Hostivice	12 / 0	24 / 2	37 / 11	0 / 0	1 / 1	0 / 0	74 / 14

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %	75 m 0 %	30 m 0 %	315 m 20 %	160 m 20 %	30 m 20 %	
Hostivice – Odb. Jeneček odbočka	12 / 0	24 / 2	75 / 24	3 / 1	3 / 0	1 / 0	117 / 28
Odb. Jeneček odbočka – Jeneč	12 / 0	24 / 2	35 / 12	1 / 1	1 / 0	1 / 0	74 / 15
Jeneč – Kladno	12 / 0	24 / 2	35 / 12	1 / 1	1 / 0	1 / 0	74 / 15

*přípojně tratě*

Úsek	R	Sp	MOs, Sv	Pn	Mn	Lv, Služ	Celkem
			30 m 0 %	235 m 20 %	80 m 20 %	20 m 20 %	
Praha-Zličín – Hostivice	0 / 0	0 / 0	34 / 6	0 / 0	1 / 1	1 / 0	36 / 7
Odb. Jeneček odbočka – Rudná u Prahy	0 / 0	0 / 0	23 / 6	2 / 0	0 / 0	0 / 0	25 / 6
Odb. Jeneček odbočka – Středokluky	0 / 0	0 / 0	17 / 5	0 / 0	2 / 0	0 / 0	19 / 5

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí v denní dobu 6–22 hod. / v noční dobu 22–6 hod.

Pozn.: Parametry souprav jsou délka soupravy a procent. podíl kotoučových brzd nebo brzd s nekovovými špalíky.

### 3.4.3 Údaje pro výhledový stav ve variantě R1spěš

*hlavní trať*

Úsek	R	Sp	Os	MOs, Sv	Pn, Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %	220 m 100 %	110 m 100 %	60 m 100 %	270 m 50 %	30 m 50 %	
Praha-Ruzyně – Hostivice	0 / 0	68 / 4	64 / 12	0 / 0	1 / 1	0 / 0	133 / 17
Hostivice – Jeneč	16 / 0	68 / 4	64 / 12	17 / 5	1 / 1	0 / 0	166 / 22
Jeneč – Kladno	16 / 0	68 / 4	64 / 12	0 / 0	2 / 1	1 / 0	151 / 17

*přípojně tratě*

Úsek	R	Sp	Os	MOs, Sv	Pn, Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %			60 m 100 %	270 m 50 %		
Praha-Zličín – Hostivice	16 / 0	0 / 0	0 / 0	41 / 11	0 / 1	0 / 0	57 / 12
Hostivice – odb. Jeneček	0 / 0	0 / 0	0 / 0	24 / 6	0 / 0	0 / 0	24 / 6
odb. Jeneček – Jeneč	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	2 / 0	0 / 0	2 / 0
Jeneč – Středokluky	0 / 0	0 / 0	0 / 0	17 / 5	1 / 1	0 / 0	18 / 6

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí v denní dobu 6–22 hod. / v noční dobu 22–6 hod.

Pozn.: Parametry souprav jsou délka soupravy a procent. podíl kotoučových brzd nebo brzd s nekovovými špalíky.

### 3.4.4 Údaje pro výhledový stav ve variantě Zaokružování

*hlavní trať*

Úsek	R, MSp	Sp	Os	MOs, Sv	Pn, Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %	160 m 100 %	160 m 100 %		270 m 50 %	30 m 50 %	
Praha-Ruzyně – Hostivice	0 / 0	110 / 16	0 / 0	0 / 0	1 / 1	0 / 0	111 / 17
Hostivice – Jeneč	32 / 0	110 / 16	0 / 0	16 / 2	1 / 1	0 / 0	159 / 19
Jeneč – Kladno	32 / 0	110 / 16	64 / 14	0 / 0	2 / 1	1 / 0	209 / 31

*přípojně tratě*

Úsek	R, MSp	Sp	Os	MOs, Sv	Pn, Mn	Lv, Služ	Celkem
	90 m 100 %		160 m 100 %	60 m 100 %	270 m 50 %		
Praha-Zličín – Hostivice	32 / 0	0 / 0	0 / 0	64 / 12	0 / 1	0 / 0	96 / 13
Hostivice – odb. Jeneček	0 / 0	0 / 0	0 / 0	24 / 4	0 / 0	0 / 0	24 / 4

Hostivice – Praha-Letiště VH	0 / 0	0 / 0	0 / 0	32 / 6	0 / 0	0 / 0	32 / 6
odb. Jeneček – Jeneč	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	2 / 0	0 / 0	2 / 0
Praha-Letiště VH – Jeneč	0 / 0	0 / 0	64 / 14	0 / 0	0 / 0	0 / 0	64 / 14
Jeneč – Středokluky	0 / 0	0 / 0	0 / 0	16 / 2	1 / 1	0 / 0	17 / 3

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí v denní dobu 6–22 hod. / v noční dobu 22–6 hod.

Pozn.: Parametry souprav jsou délka soupravy a procent. podíl kotoučových brzd nebo brzd s nekovovými špalíky.

## 4. NÁVRHOVÝ STAV

### 4.1 Základní traťové parametry

#### ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA

Hlavní náplní stavby je rekonstrukce traťového úseku Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo), při které dojde ke zdvoukolejnění trati, zvýšení traťové rychlosti až na hodnotu 145 km/h s využitím přeložek trati, instalaci nových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie s dálkovým ovládáním z CDP Praha a instalaci traťové části vlakového zabezpečovače systému ETCS L2 (s benefity) ve výhradním provozu. Pro úsek Hostivice (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) bude zřízena samostatná radiobloková centrála, trať bude vybavena balízami a neproměnnými návěstidly ETCS. Trať bude elektrifikována střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz. Součástí navržených úprav je také modernizace ŽST Hostivice a ŽST Jeneč, úprava polohy a rozsahu odb. Jeneček, zřízení nové odb. Fialka (pro zmírnění provozních dopadů při výluce traťové koleje mezistaničního úseku Jeneč – Kladno) a úprava ŽST Kladno spočívající v zaústění dvoukolejné tratě do pražského zhlaví. Ve stanicích a zastávkách na trati budou zřízena nová nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, s výškou nástupní hrany 550 mm a využitelnou délkou nástupní hrany 220 m. Celá trať Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno – Kladno-Ostrovec bude dálkově řízena z CDP Praha. Provozování a organizování drážní dopravy se na celé trati bude řídit předpisem SŽ D1 část druhá.

Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude zachována v hodnotě 70 km/h. V úseku Hostivice – Jeneč bude nejvyšší traťová rychlost zvýšena na hodnotu 120 km/h a ve zbylém úseku Jeneč – odb. Fialka – Kladno bude nejvyšší traťová rychlost zvýšena na hodnotu 145 km/h. Zábrzdňá vzdálenost pro náhradní provoz bez vydávání oprávnění k jízdě systémem ETCS bude v hodnotě 400 m.

Normativ délky nákladního vlaku bude nově v úseku Hostivice – Kladno 615 m. Normativ délky vlaku osobní dálkové a zastávkové dopravy bude nově v úseku Hostivice – Kladno 220 m.

Traťový úsek Praha-Ruzyně – Kladno, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	celostátní dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	globální síť TEN-T pro osobní a nákladní dopravu		
Kategorie trati dle TSI INF	P5, F3		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	383		
Označení trati dle TTP	528B		
Označení trati dle KJŘ	120		
Délka traťového úseku			
Počet traťových kolejí, provoz	2, pravostraný		
Trakce	nezávislá (Praha-Ruzyně – Hostivice) 25 kV, 50 Hz (Hostivice – Kladno)		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo (Praha-Ruzyně – Hostivice) 3. kategorie – obousměrný automatický blok (Hostivice – Jeneč) 3. kategorie – obousměrný automatický blok (Jeneč – odb. Fialka) 3. kategorie – obousměrný automatický blok (odb. Fialka – Kladno)		
Vlakové zabezpečovací zařízení	žádné (Praha-Ruzyně – Hostivice) ETCS L2 s benefity (Hostivice – Kladno)		
Traťové radiové spojení základní	GSM-R		
Největší traťová rychlost	70 km/h (Praha-Ruzyně – Hostivice) 120 km/h (Hostivice – Jeneč) 145 km/h (Jeneč – Kladno)		
Zábrzdňá vzdálenost	400 m pro náhradní provoz		
Rozhodný spád / třída sklonu	- / VI–VII	Praha-Ruzyně – Hostivice	11 / II



	- / V	Hostivice – Jeneč	8 / I
	- / IV–V	Jeneč – Kladno	7 / I
Třída zatížení	D4 (22,5 t/nápr. / 8,0 t/bm)		

Náplní stavby je též úsek Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice. Úpravy spočívají ve výstavbě systému ETCS L2 bez benefitů pro smíšený provoz. Stávající staniční a traťová zabezpečovací zařízení zůstanou zachována. Trať bude vybavena balíziemi a neproměnnými návěstidly ETCS. Pro úsek Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) bude zřízena samostatná radioblokova centrála.

Traťový úsek Praha-Smíchov – Hostivice, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	celostátní dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	P6, F3		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	343		
Označení trati dle TTP	528A		
Označení trati dle KJŘ	122		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv.		
Vlakové zabezpečovací zařízení	ETCS L2, bez benefitů		
Traťové radiové spojení základní	GSM-R		
Největší traťová rychlost	70 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	2 / IX	Praha-Smíchov – Praha-Žvahov	15 / II
	0 / IX	Praha-Žvahov – Praha-Waltrovka	15 / II
	0 / IX	Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky	14 / II
	0 / VIII-IX	Praha-Stodůlky – Praha-Zličín	14 / II
	12 / VII	Praha-Zličín – Hostivice	10 / VII-VIII
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		

Náplní stavby je též úsek trati 520C v úseku odb. Jeneček St.1 – odb. Jeneček odbočka. Stávající odb. Jeneček odbočka na trati 528B bude zrušena a nově zřízená odb. Jeneček bude umístěna na trati 520C v prostoru stávající výhybky č. 5. V úseku bude zřízena nová zastávka Hostivice-Jeneček s výškou nástupní hrany 550 mm a délkou nástupní hrany 60 m.

Traťový úsek odb. Jeneček – Hostivice, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	regionální dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	P6, F4		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	344		
Označení trati dle TTP	520C		
Označení trati dle KJŘ	122		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv.		
Vlakové zabezpečovací zařízení	ETCS L2, bez benefitů		
Traťové radiové spojení základní	GSM-R		
Největší traťová rychlost	100 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	21 / IX	Rudná u Prahy – odb. Jeneček	16 / XI
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		



Náplní stavby je též trať 520D v úseku odb. Jeneček St.1 – odb. Jeneček výh. č. 6. Úsek bude rekonstruován a zaústěn do nové odb. Jeneček a ŽST Jeneč.

Traťový úsek odb. Jeneček – Jeneč, traťové parametry			
Zařazení v síti SŽDC	regionální dráha		
Zařazení v síti evropského žel. systému	–		
Kategorie trati dle TSI INF	–, F4		
Označení trati dle Prohlášení o dráze	346		
Označení trati dle TTP	–		
Označení trati dle KJŘ	–		
Délka traťového úseku	??,??? km		
Počet traťových kolejí, provoz	1, obousměrný		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo bez odd. náv.		
Vlakové zabezpečovací zařízení	ETCS L2, bez benefitů		
Traťové radiové spojení základní	GSM-R		
Největší traťová rychlost	70 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	13 / II-III	odb. Jeneček – Jeneč	2 / VII-VIII
Třída zatížení	C3 (20,0 t/nápr. / 7,2 t/bm)		

### ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

V návrhovém stavu budou zrušeny následující přejezdy na trati 528B.

- P15 (km 14,463), který bude nahrazen podchodem pro pěší a objízdou komunikací.
- P16 (km 15,981), který bude nahrazen podchodem pro pěší.
- P17 (km 16,197), který bude nahrazen objízdou komunikací.
- P18 (km 18,116), který zanikne z důvodu přeložení tratě do nové stopy.
- P22 (km 24,116), který bude nahrazen mimoúrovňovým křížením.
- P23 (km 25,872), který bude nahrazen objízdou komunikací.
- P24 (km 26,705), který bude nahrazen mimoúrovňovým křížením.

Dále budou zrušeny následující přejezdy v úseku trati 529A, který bude zrušen z důvodu přeložky trati 528B.

- P2265 (km 0,107), který bude zrušen bez náhrady.
- P2239 (km 24,167), který bude zrušen bez náhrady.
- P2240 (km 24,659), který bude nahrazen podchodem pro pěší a objízdou komunikací.

Zbývající přejezdy budou nově zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, kromě přejezdu P14, který se nachází v místě nedotčeném rekonstrukcí koleje. Přejezd P10955 na vlečce č. 1085 bude po zrušení přejezdu P2240, se kterým je ve stávajícím stavu společně zabezpečen, s ohledem na minimální dopravní moment vybaven výstražnými kříži.

Číslo původní	Staničení	Komunikace	Zabezpečení	Omezení rychlosti v sudém/lichém směru
<i>traťový úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)</i>				
P14	11,878	ÚK	výstražné kříže	60 km/h / 60 km/h
P19	20,461	SI	PZS 3 ZBI	není / není

P20	22,085	SIII	PZS 3 ZBI	není / není
P21	22,565	ÚK	PZS 3 ZBI	není / není
P23	25,978	MK	PZS 3 ZBI	140 km/h / 140 km/h
<i>traťový úsek odb. Jeneček – Hostivice</i>				
P2238	22,511	SI	PZS 3 ZBI	není / není
P2264	23,098	ÚK	PZS 3 SBI	není / není
<i>vlečka č. 1085 „Hödlmayr ČR a.s.“</i>				
P10955	0,211	ÚK	výstražné kříže	není / není

## TRAŤOVÁ RYCHLOST

Jedním z cílů stavby je zkrácení cestovních dob za účelem kvalitativního zlepšení železničního spojení Prahy a Kladna. V návrhu je proto sledováno využití směrových přeložek trati a významné zvýšení traťové rychlosti. Na trati budou zavedeny rychlostní profily V, V<sub>130</sub> a V<sub>150</sub>, přičemž parametry geometrické polohy koleje jsou s ohledem na výhledový provoz moderní souprav osobní dopravy optimalizovány na dosažení traťové rychlosti v profilu V<sub>150</sub>.

Výhledová nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude 120 km/h, což je rychlost přibližně odpovídající dynamickému průběhu rychlosti pravidelných vlaků osobní dopravy, u nichž se předpokládá zastavení v obou stanicích Praha-Ruzyně a Hostivice. Do doby modernizace ŽST Praha-Ruzyně bude v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice zachována stávající nejvyšší traťová rychlost 70 km/h. Vlivem zachování zabezpečení přejezdu P14 v km 11,878 výstražnými kříži bude v obou směrech zachován propad traťové rychlosti. Traťová rychlost 70 km/h bude zachována až po vjezdová návěstidla 1L, 2L v ŽST Hostivice, v jejichž místě se bude nacházet manuální vstup do řízené oblasti ETCS L2 RBC Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno-Ostrovec (včetně).

V obvodu ŽST Hostivice a navazujícím úseku Hostivice – Jeneč bude zavedena nejvyšší traťová rychlost 120 km/h, a to s ohledem na směrové vedení tratě cca v km 16,0 – 18,0, kde budou umístěny protisměrné směrové oblouky. Od žst. Jeneč (včetně) po žst. Kladno (mimo) je sledováno maximální využití traťové rychlosti s ohledem na místní prostorové podmínky a zajištění obsluhy stávajících přepravních bodů na trati. Nejvyšší traťová rychlost tedy bude 130 km/h v profilu V, 140 km/h v profilu V<sub>130</sub>, 145 km/h v profilu V<sub>150</sub>.

V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec budou zavedeny rychlostní profily dle řešení stavby Kladno – Kladno-Ostrovec.

Průběh traťové rychlosti v rychlostních profilech V, V<sub>130</sub>, V<sub>150</sub> je zaznamenán v následující tabulce a v úseku Praha-Ruzyně – Kladno též v grafické příloze B.4.008. Průběh traťové rychlosti je shodný pro obě traťové koleje č. 1 a 2.

Průběh traťové rychlosti, úsek Praha-Ruzyně – Kladno-Ostrovec				
Úsek	V stávající	V	V130	V150
– km 11,226	60 km/h	–		
km 11,226 – km 13,010	70 km/h	–		
km 13,010 – km 17,558	80 km/h	110 km/h	115 km/h	120 km/h
km 17,558 – km 21,126	80 km/h	130 km/h	140 km/h	145 km/h
km 21,126 – km 23,160	80 km/h	120 km/h	130 km/h	135 km/h
km 23,160 – km 27,254	70–80 km/h	130 km/h	140 km/h	145 km/h
km 27,254 – km 28,156	–	70 km/h	70 km/h	80 km/h
km 28,156 – km 28,796=0,749	–	70 km/h	70 km/h	70 km/h
km 0,749 – km 2,849	–	95 km/h	100 km/h	100 km/h
km 2,849 – km 3,783	–	60 km/h	65 km/h	65 km/h
km 3,783 – km 3,979	–	60 km/h	60 km/h	60 km/h
km 3,979 –	55 km/h	55 km/h	55 km/h	55 km/h

Ke zvýšení traťové rychlosti a zavedení rychlostních profilů V, V<sub>130</sub>, V<sub>150</sub> dojde též v úseku Hostivice – odb. Jeneček. V prostoru staničních kolejí s nástupišti a přilehlých zhlaví v ŽST Hostivice

je navržena rychlost 60 km/h. V prostoru staniční koleje č. 3a je navržena rychlost 90 km/h v profilu V, 95 km/h v profilu V<sub>130</sub> a 100 km/h v profilu V<sub>150</sub>. Tyto rychlosti jsou pro zastavující osobní vlaky nevyužitelné, nicméně korespondují s výhledovou stavbou Zaokruhování, kdy dojde k zapojení traťové koleje ze směru Praha-Letiště Václava Havla s uvedenými rychlostmi do zhlaví ŽST Hostivice směr Jeneček. Navazující úsek směr odb. Jeneček včetně vedlejšího směru výhybky odb. Jeneček jsou navrženy na rychlost 60 km/h.

Průběh traťové rychlosti v rychlostních profilech V, V<sub>130</sub>, V<sub>150</sub> je zaznamenán v následující tabulce a též v grafické příloze B.4.009.

Průběh traťové rychlosti, úsek Hostivice – odb. Jeneček				
Úsek	V stávající	V	V130	V150
– 19,016=14,385	70 km/h	70 km/h	70 km/h	70 km/h
km 14,385 – km 15,401	70–80 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
km 15,401 – km 16,375=1,410	80 km/h	90 km/h	95 km/h	100 km/h
km 1,410 – km 2,257	50 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
km 2,257=22,604 –	70 km/h	70 km/h	70 km/h	70 km/h

V nově zprovozněném úseku odb. Jeneček – Jeneč je navržena rychlost v profilech V, V<sub>130</sub>, V<sub>150</sub> v hodnotě 70 km/h, která odpovídá rychlosti navazujícího traťového úseku směr Rudná u Prahy.

K úpravě traťové rychlosti dojde též v obvodu stanice Praha-Zličín, kde bude snížena rychlost ze současných 70 km/h na 60 km/h pro možnost zavedení nenulových uvolňovacích rychlostí bez současných výluk vlakových cest.

## 4.2 Dopravny a zastávky

### 4.2.1 ŽST Hostivice

Úpravy v žst. Hostivice jsou vyvolány zejména peronizací stanice a směrovou úpravou kolejí za účelem zvýšení traťové rychlosti a rychlosti v předjízdňích kolejích. Obvod stanice je oproti stávajícímu stavu značně rozšířen, a to z důvodu zahrnutí vleček č. 1278 a č. 1114 do obvodu stanice a z důvodu výhledového zapojení úseku Hostivice – Praha-Letiště Václava Havla v rámci stavby Zaokruhování.

#### STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Pro potřeby osobní dopravy bude ve stanici vybudováno pět dopravních kolejí s nástupní hranou. Uvedený počet je minimální pro potřeby taktové skupiny současného provozního konceptu, který bude provozován minimálně do doby realizace následných úseků ve směru Praha. Počet nástupních hran je také optimální pro cílové stavy dle varianty R1spěš i dle varianty se Zaokruhováním, jak dokládají návrhové grafikony a kapacitní výpočty.

Pro provoz vlaků hlavní tratě jsou k dispozici jak nástupiště u hlavních kolejí, tak nástupiště u předjízdňích kolejí v obou směrech, což je nutné pro řešení provozních situací s ohledem na polohu stanice přibližně uprostřed trati Praha – Kladno a uspořádání ostatních stanic na trati bez předjízdňích kolejí. V pravidelném provozu, kdy vlaky hlavní tratě využívají pouze hlavní koleje, budou pro vlaky odbočných tratí k dispozici tři nástupní hrany. Jejich uspořádání a uspořádání zhlaví umožňuje jak traťový provoz, kdy jsou využívány koleje v liché skupině, tak směrový provoz, kdy jsou vlaky sudého směru přecházející z tratě Praha-Smíchov – Hostivice na trať směr Kladno (tj. rychlíky Praha – Rakovník, příp. doplněné spěšnými vlaky ve variantě se Zaokruhováním a osobní vlaky Praha-Smíchov – Středokluky) vedeny do sudé kolejové skupiny.

Přestože se u vlaků směr Rudná u Prahy předpokládá vedení pouze na koleje č. 3 a 5, je součástí zhlaví též spojka výhybek č. 28 a 29. Díky spojkě budou pro relace směr Rudná u Prahy a výhledově též Praha-Letiště Václava Havla dostupné všechny staniční koleje, což usnadní řešení provozních situací v případě mimořádností. Zároveň bude možné realizovat přímé jízdy ze směru Rudná u Prahy na kolej č. 6 a opačně v případě možných požadavků nákladní dopravy (např. výluka úseku odb. Jeneček – Jeneč).

Pro možnost odstavení vlakových souprav osobní dopravy během dopravního sedla je navržena kolej č. 5a.

Pro potřeby nákladní dopravy, která bude tvořena místní obsluhou zejm. pro potřeby místních vleček, je navržena kolej č. 6.

#### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel	TV
<i>dopravní koleje</i>				
1a	647 m	S1a – Lc1a	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
2a	647 m	S2a – Lc2a	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
1	367 m	S1 – Lc1	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč	s TV
2	427 m	S2 – Lc2	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč	s TV
1b	349 m	Sc1b – L1b	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
2b	349 m	Sc2b – L2b	hlavní kolej pro trať směr Praha-Ruzyně a Jeneč, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
3	232 m	S3 – Lc3	hlavní kolej pro trať směr Praha-Zličín a Rudná u Prahy	s TV
3a	439 m	Sc3a – L3a	hlavní kolej pro trať směr Praha-Zličín a Rudná u Prahy, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	bez TV, s TV ve stavu se Zaokružováním
4	616 m	S4 – Lc4	předjízdna kolej	s TV
5	208 m	S5 – Lc5	předjízdna kolej	s TV
5a	151 m	Sc5a – Lc5a	ostatní kolej pro odstavení vlakových souprav osobní dopravy, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
6	615 m	S6 – Lc6	ostatní kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
<i>manipulační koleje</i>				
7	141 m	zar. – Se15	odstavná pro vozidla správce trati	bez TV
9	245 m	hran. – Se3	výtažná pro vlečku č. 1114, spojovací na vlečku č. 1278	bez TV

#### NÁSTUPIŠTĚ

Ve stanici bude navržena úplná peronizace se zřízením dvou ostrovních nástupišť mezi kolejemi č. 1 a 3 a mezi kolejemi č. 2 a 4 a jedním vnějším nástupištěm u koleje č. 5. Nástupiště bude přístupné pomocí podchodu propojující obě strany kolejiště. Výška nástupních hran bude 550 mm nad TK. Nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 bude mít délku nástupní hrany 220 m. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 bude z délky 220 m prodlouženo na 230 m z důvodu kratší už. délky koleje č. 3 při zajištění zastavení vlaku v dostatečné vzdálenosti před návěstidlem v obou směrech. Nástupiště u koleje č. 5 bude mít délku 120 m, u tohoto nástupiště se předpokládá využití pouze vlaky odbočných tratí.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Ve stanici zůstane zapojena vlečka č. 1235 „Vlečka A. Z. Hostivice“. V důsledku změny uspořádání stanice dojde ke změně jejího zapojení. Vlečka bude nově zapojena do hlavní koleje ústředně přestavovanou výhybkou č. 8. Hranice provozovatele dráhy bude umístěna v místě koncového styku výhybky č. 8. Vzhledem k nízké četnosti jízd na vlečku je zaústění do hlavní koleje kapacitně přijatelné. Posuny ze staniční koleje č. 6 na vlečku a z ní budou v cílovém stavu kolizní pouze s jízdami sudých vlaků Praha Mas. n. – Kladno, u nichž se předpokládá přibližný interval 10 minut ve špičce a 30 minut v sedle.

Do obvodu stanice budou nově zapojeny také vlečky č. 1278 „Vlečka Karlovarská“ a č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice“, které jsou v současném stavu zapojeny do mezistaničního úseku Praha-Ruzyně – Hostivice. Z toho důvodu budou vjezdová návěstidla 1L a 2L posunuta před

místa zapojení vlečky a budou vytvořeny staniční koleje č. 1a a 2a pro zachování dostatečného počtu prostorových oddílů. Vlečky budou nově zapojeny přes manipulační kolej č. 9 ústředně přestavovanou kolejovou spojkou výhybek č. 1 a 2. Manipulační kolej č. 9 je navržena v místě části stávající vlečkové koleje. Uvedené řešení umožnilo snížení počtu výhybek v hlavní koleji. Hranice provozovatele dráhy vlečky č. 1278 bude umístěna před hrotem výhybky č. P1 na vlečce. Hranice provozovatele dráhy vlečky č. 1114 bude umístěna u koncového styku výhybky č. 1.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z CDP Praha nebo PPV Kladno. Výhybky rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest č. 1–30 budou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Posunové cesty na dopravní koleje a z dopravních kolejí budou zabezpečené. Zabezpečené budou také posunové cesty na manipulační koleje a z manipulačních kolejí. Pouze posun na vlečku č. 1278 a z ní (z a na manipulační kolej č. 9) bude nezabezpečený.

Zabezpečovací zařízení umožní postavení vlakových cest dle rozhledových poměrů VCRP na dopravní koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 5a, 6.

Umístění návěstidel odpovídá požadavkům dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ a TS1/2019-Z „Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou“. Pro možnost dojezdů vlaků ke konci nástupiště a využitelnosti už. délek kolejí vlaky jedoucími pod dohledem ETCS budou uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u odjezdových/cestových návěstidel v prostoru nástupišť. U návěstidla Lc3 je uplatněna uvolňovací rychlost 10 km/h pro možnost přiblížení návěstidla k začátku výhybky č. 17 a tím dosažení potřebné už. délky koleje č. 3. V pravidelném provozu se předpokládá vjezd vlaků délky kratší než 220 m, nižší uvolňovací rychlost tak nepředstavuje omezení provozu. U návěstidla Sc5a je uplatněna uvolňovací rychlost 15 km/h odpovídající návrhu dynamického zarážedla. Vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou VCP není potřeba zavádět. Nenulová uvolňovací rychlost 20 km/h je také uplatněna u vjezdového návěstidla JS, a to z důvodu zajištění možnosti zastavení vlaku v zastávce Hostivice-Jeneček. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
1L	NE	0	-	-	
2L	NE	0	-	-	
ZL	NE	0	-	-	
Lc1a	NE	0	-	-	
Lc2a	NE	0	-	-	
Lc5a	NE	0	-	-	neukončuje VC
Lc5	NE	20	100	-	
Lc3	NE	10	100	-	10 m od hrotu výh. 17, (odvrat 17/18)
Lc1	NE	20	100	-	
Lc2	NE	20	100	-	
Lc4	NE	20	100	-	předsazení EoA o 10 m
Lc6	NE	20	100	-	předsazení EoA o 10 m
L3a	NE	0	-	-	
L1b	NE	0	-	-	
L2b	NE	0	-	-	
1S	NE	0	-	-	
2S	NE	0	-	-	
JS	NE	20	100	-	v blízkosti nástupiště
Sc3a	NE	0	-	-	



Sc1b	NE	0	-	-	
Sc2b	NE	0	-	-	
Sc5a	NE	15	-	-	dynamické zarážedlo
S5	NE	20	100	-	
S3	NE	20	100	-	(odvrat 9/12)
S1	NE	20	100	-	
S2	NE	20	100	-	(odvrat 7/10)
S4	NE	20	100	-	předsazení EoA o 10 m
S6	NE	20	100	-	předsazení EoA o 10 m
S1a	NE	0	-	-	
S2a	NE	0	-	-	

Mezistaniční úsek Praha-Ruzyně – Hostivice nebude touto stavbou zabezpečen z důvodu plánované realizace navazujících stavby, která bude řešit traťový úsek Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně s vyloučeným provozem drážní dopravy. U vjezdových návěstidel do ŽST Hostivice bude zřízen manuální vstup do oblasti ETCS pro případné pracovní vlaky navazující stavby.

Mezistaniční úsek Hostivice – Jeneč bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo. Mezistaniční úsek Hostivice – Rudná u Prahy bude odb. Jeneček rozdělen na dva úseky, které budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Mezistaniční úsek Praha-Zličín – Hostivice bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

V obvodu stanice se nebude nacházet žádný přejezd.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek budou vybaveny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1–29, celkem 29 výhybek. Ve stavu se Zaokruhováním bude elektrickým ohřevem výhybek vybavena též výhybka č. 30, celkem pak 30 výhybek.

#### TRAKCE

Trakčním vedením střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz budou vybaveny všechny dopravní koleje. V koleji č. 1a, 2a a 3a bude provedena pouze příprava na vybudování trakce, která bude provedena v rámci souvisejících staveb modernizace ŽST Praha-Ruzyně nebo novostavby Zaokruhování. Rozsah zatrolejování odráží jednak cílový provoz vlaků osobní dopravy v závislé trakci a jednak možnou výhledovou elektrizaci úseků odbočných tratí.

Trakční vedení bude rozděleno do sekcí 1+1a+1b, 2+2a+2b, 3+3a, 4+6 a 5+5a.

Manipulační kolej č. 7 a 9 budou bez trakčního vedení s ohledem na využití vlaky nezávislé trakce (manipulační vlaky, vozidla provozovatele dráhy a vlaky obsluhující vlečky zaústěné do stanice).

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici lze předpokládat odstav vlakových souprav osobní dopravy během dopravních sedel. Z toho důvodu je navržena odstavná kolej č. 5a, která bude vybavena zásuvkovými stojany.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice bude neobsazena, ovládání bude zajištěno z CDP Praha nebo PPV Kladno.

### 4.2.2 ŽST Jeneč

Z důvodu přeložky tratě v úseku Hostivice – Jeneč bude stávající poloha ŽST Jeneč opuštěna. Nová stanice bude vybudována v místě stávající zast. Jeneč zastávka v úseku odb. Jeneček odbočka



– Středokluky. Do stanice bude také zaústěna trať směr Rudná u Prahy a trať směr Středokluky. Podoba stanice je do značné míry ovlivněna prostorovými možnostmi v okolí tratě.

#### STANIČNÍ TECHNOLOGIE

Z hlediska osobní dopravy nejsou na stanici kladeny zvláštní požadavky. V cílovém stavu budou ve stanici zastavovat jen osobní vlaky. V pravidelném provozu se nepředpokládá předjíždění vlaků. Ve stanici budou odbočovat osobní vlaky na trať směr Středokluky a ve stavu se Zaokruhováním též osobní vlaky na trať směr Praha-Letiště Václava Havla. Z pohledu odbočných tratí se jeví jako výhodné zřízení předjízdny koleje v sudé kolejové skupině, nicméně toto uspořádání je s ohledem na prostorové možnosti realizovatelné jen za předpokladu nezřízení předjízdny koleje v liché skupině, což naráží na potřeby nákladní dopravy. Proto je u vlaků osobní dopravy sledováno pravidelné využívání pouze hlavních kolejí, takové řešení je i na základě kapacitních výpočtů dostatečné, byť může částečně ovlivňovat možnosti sestavy grafikonu.

Z hlediska nákladní dopravy musí stanice splňovat několik požadavků, přičemž možnosti vytvoření infrastruktury pro potřeby nákladní dopravy se nachází výlučně v liché kolejové skupině. Ve stanici bude docházet ke spojování a rozpojování vlakových souprav relace Nučice – Březno u Chomutova s přepravou vápence, které se v současné době uskutečňuje v ŽST Hostivice. Vlak po příjezdu ze směru Kladno na kolej č. 3 bude rozdělen, první polovina soupravy bude přestavena na kolej č. 3a odkud po uskutečnění potřebných náležitostí odjede směr Rudná u Prahy, druhá polovina zůstane odstavena na koleji č. 3. Po nakládce na vlečky „Lomy Mořina“ se vlak vrací zpět a ze směru Rudná u Prahy vjede na kolej č. 5, kde zůstane odstaven. Druhá polovina soupravy odjede z koleje č. 3 a naložená se vrátí zpět. Na koleji č. 3 dojde následně ke spojení obou souprav a odjezdu směr Kladno. Dle možností ostatní nákladní dopravy je pro spojování a rozpojování možné využít variantně též kolej č. 3a. Potřebná už. délka kolejí je s ohledem na délku spojené soupravy 500 m, změny poloh lokomotiv a viditelnosti návěstidel minimálně cca 540 m.

Obsluha vlečky „Hödlmayr Č.R. a.s.“ bude prováděna ucelenými soupravami nákladních vlaků. S ohledem na parametry tratí, po kterých jsou vlaky vedeny, se předpokládá délka soupravy max. 500 m. Vlak po příjezdu ze směru Kladno nebo Středokluky na kolej č. 3a bude přestaven přes střední zhlaví s využitím koleje č. 7 (při obsazených kolejích č. 3 a 5) na jednu z kolejí vlečky k vykládce. Bude-li se na druhé vlečkové koleji nacházet již vyložená souprava, může se přestavit na kolej č. 3a, ze které odjede vlak směr Kladno nebo Středokluky.

Místní obsluha manipulačními vlaky bude realizována na koleji č. 7.

Pro potřeby odstavení hnacích vozidel nákladní dopravy a jejich posun v rámci liché kolejové skupiny (a též pro možnost zavedení nenulových uvolňovacích rychlostí u návěstidel L3, L5 a L7) je navržena manipulační kolej č. 3b.

#### STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel	TV
<i>dopravní koleje</i>				
1a	463 m	S1a – L1a	hlavní kolej pro trať směr Hostivice a Kladno	s TV
2a	610 m	S2a – L2a	hlavní kolej pro trať směr Hostivice a Kladno	s TV
3a	645 m	S3a – L3a	hlavní kolej pro trať směr Rudná u Prahy, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
1	760 m	Sc1 – L1	hlavní kolej pro trať směr Hostivice a Kladno, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
2	647 m	Sc2 – L2	hlavní kolej pro trať směr Hostivice a Kladno, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
3	576 m	Sc3 – L3	předjízdna kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
5	519 m	Sc5 – L5	ostatní kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
7	475 m	Sc7 – L7	ostatní kolej, bez možnosti výstupu a nástupu cestujících	s TV
<i>manipulační kolej</i>				
3b	45 m	Se17 – zar.	kolej pro hnací vozidla, kusá	s TV

9	464 m	Se12 – Se16	nakládková a vykládková, s manipulační plochou	bez TV
11	142 m	zár. – Se15	nakládková a vykládková, s čelní rampou	bez TV
13	102 m	Se10 – zár.	odstavná pro vozidla správce trati	bez TV
13a	97 m	hran. – Se9	výtažná, spojovací na vlečku č. 1085	bez TV
<i>odvratné koleje</i>				
4	50 m	zár. – nv. 25		bez TV
6	50 m	nv. 4 – zár.		bez TV

## NÁSTUPIŠTĚ

Ve stanici bude navržena úplná peronizace se zřízením jednoho ostrovního nástupiště mezi hlavními kolejemi č. 1a a 2a. Nástupiště bude mít délku nástupní hrany 220 m a výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště bude přístupné pomocí podchodu propojující obě strany kolejíště.

## VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Se změnou polohy a uspořádání stanice bude změněno též zapojení vlečky č. 1085 do stanice. Stávající jižní část vlečky bude zrušena, naopak severní část bude rozšířena a rekonstruována. Vlečka bude nově zapojena přes manipulační kolej č. 13a ústředně přestavovanou kolejovou spojkou výhybek č. 14 a 17. Hranice provozovatele dráhy bude umístěna před železničním přejezdem P10955 (ve směru jízdy na vlečku), který se tak bude nacházet na vlečkové koleji.

Kolejiště vlečky bude tvořeno dvěma kolejemi o délce 500 m zakončenými čelní rampou. Vlečková výhybka č. H1 bude ručně stavěná bez vazby na zabezpečovací zařízení.

## ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z CDP Praha nebo PPV Kladno. Výhybky rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest č. 1–35 budou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Posunové cesty na dopravní koleje a z dopravních kolejí budou zabezpečeny. Zabezpečené budou také posunové cesty na manipulační koleje a z manipulačních kolejí. Pouze posun na vlečku č. 1085 a z ní (z a na manipulační kolej č. 13a) bude nezabezpečený. Před hrotem výhybky č. 19 je zřízeno seřaďovací návěstidlo Se11 pro zajištění posunu zejm. posunových dílů se zátěží pro vlečku mezi kolejí č. 13a (resp. vlečkou č. 1085) a kolejí č. 3a, na kterou se předpokládá směrování vlaků se zátěží pro vlečku, ať už ze směru Středokluky nebo ze směru Kladno při obsazení dopravních kolejí č. 3, 5, 7.

Zabezpečovací zařízení umožní postavení vlakových cest dle rozhledových poměrů VCRP na všechny dopravní koleje.

Umístění návěstidel odpovídá požadavkům dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ a TS1/2019-Z „Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou“. Pro možnost dojezdů vlaků ke konci nástupiště a využitelnosti už. délek kolejí vlaky jedoucími pod dohledem ETCS budou uplatněny uvolňovací rychlosti 20 km/h u všech odjezdových/cestových návěstidel. V důsledku toho budou návěstidla S1a, S3a, L3a a L2 umístěna min. 20 m před hrotem přilehlých výhybek. Vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou VCP není potřeba zavádět. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
1L	NE	0	-	-	
2L	NE	0	-	-	
RL	NE	0	-	-	
L3a	NE	20	100	-	(odvrat 13/15)

L1a	NE	20	100	-	
L2a	NE	20	100	-	
L7	NE	20	100	-	
L5	NE	20	100	-	
L3	NE	20	100	-	
L1	NE	20	100	-	
L2	NE	20	100	-	(odvrat 31/33)
1S	NE	0	-	-	
2S	NE	0	-	-	
NS	NE	0	-	-	
Sc7	NE	20	100	-	
Sc5	NE	20	100	-	
Sc3	NE	20	100	-	
Sc1	NE	20	100	-	
Sc2	NE	20	100	-	
S3a	NE	20	100	-	(odvrat 6/9)
S1a	NE	20	100	-	
S2a	NE	20	100	-	

Z důvodu snížení konstrukční výšky návěstidla L1a pro zajištění jeho viditelnosti (ve vztahu k zastřešení nástupiště) nebude návěstidlo vybaveno dolními pruhy pro návěstění rychlosti 60 km/h. Vlaky jedoucí bez dohledu ETCS tak pojedou od návěstidla L1a při jízdě přes výhybky vedlejším směrem rychlostí 50 km/h, čímž se prodlouží jízdní doby vlaků osobní dopravy o cca 0,13 minuty. Vliv na nákladní vlaky je možné s ohledem na charakter provozu zanedbat. V případě mimořádného využívání koleje č. 1a všemi vlaky sudého směru dojde v období dvouhodinové dopravní špičky ke zvýšení stupně obsazení středního zhlaví o hodnotu 0,015, v celodenním období dojde ke zvýšení stupně obsazení středního zhlaví o hodnotu 0,008. Obě hodnoty jsou v podstatě zanedbatelné, bez vlivu na úroveň kvality provozu. Z tohoto pohledu je snížení rychlosti akceptovatelné.

Mezistaniční úsek Hostivice – Jeneč bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrovaný automatický blok. Mezistaniční úsek Jeneč – Kladno bude rozdělen odb Fialka na dva úseky, které budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrovaný automatický blok. Mezistaniční úsek Rudná u Prahy – Jeneč bude odb. Jeneček rozdělen na dva úseky, které budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Mezistaniční úsek Jeneč – Středokluky bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

V obvodu stanice se nebude nacházet žádný přejezd.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek budou vybaveny výhybky ústředně ovládané, rozhodné pro stavění vlakových a zabezpečených posunových cest. Jedná se o výhybky č. 1–3, 5–7, 9, 10, 13–35. celkem 31 výhybek. Ve stavu se Zaokružováním budou elektrickým ohřevem výhybek vybaveny též výhybky č. 4, 8, 11, 12, celkem pak 35 výhybek.

#### TRAKCE

Trakčním vedením střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz budou vybaveny všechny dopravní koleje. Rozsah zatrolejování odráží jednak cílový provoz vlaků osobní dopravy v závislé trakci a jednak výhledově sledovaný provoz vlaků v závislé trakci, což je však podmíněno elektrizací navazujících úseků, zejm. úseku Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou, příp. též úseků Nučice – Rudná u Prahy – Jeneč – Středokluky. Trakčním vedením bude vybavena také manipulační kolej č. 3b, kde budou odstavovány nebo vytahovány hnací vozidla nákladních vlaků. Pro možnost

úvratového posunu hnacího vozidla nákladních vlaků bude také trakčním vedením vybaveno část záhlaví směr odb. Jeneček.

Trakční vedení bude rozděleno do sekcí 1+1a, 2+2a, 3+3a a 5+7.

Manipulační koleje č. 9, 11, 13 a 13a budou bez trakčního vedení s ohledem na využití vlaky nezávislé trakce (manipulační vlaky, vozidla provozovatele dráhy a vlaky obsluhující vlečku č. 1085). Bez trakčního vedení budou také odvrtné koleje č. 4 a 6.

#### ZAŘÍZENÍ SLUŽEB

Ve stanici bude zřízeno místo nakládky a vykládky u koleje č. 9 a 11. Kolej č. 9 bude vybavena manipulační plochou, kolej č. 11 bude vybavena čelní rampou.

Ve stanici se nepředpokládá s odstavem vlakových souprav osobní dopravy. Elektrická předtápěcí zařízení ani zásuvkové stojany nejsou navrženy.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Stanice bude neobsazena, ovládání bude zajištěno z CDP Praha nebo PPV Kladno.

### 4.2.3 Odb. Fialka

Pro zmírnění provozních dopadů výlukových stavů mezistaničního úseku Jeneč – Kladno s délkou téměř 7 km při výlukách traťové koleje je navržena odbočka Fialka tvořená dvojicí kolejových spojek mezi traťovými kolejemi. Poloha odbočky byla volena s ohledem na rovnoměrné rozdělení mezistaničního úseku, geometrickou polohu koleje a polohu oddílových návěstidel. Zároveň byla poloha odbočky přizpůsobena organizaci výstavby. Posouzení kapacity je uvedeno v kap. 6.

#### KOLEJIŠTĚ ODBOČKY

Kolejiště odbočky bude tvořeno pouze zhlavím výhybek č. 1–4 a záhlavími 1. a 2. traťové koleje směr Jeneč a Kladno. Obě kolejové spojky jsou navrženy na rychlost 80 km/h při jízdě vedlejším směrem tak, aby byla co nejméně omezována rychlost vlaku, byť nelze s ohledem na možná místa začátku a konce pomalých jízd jednoznačně určit rychlost jízdy vlaku při výluce jedné z traťových kolejí.

#### NÁSTUPIŠTĚ

V obvodu odbočky se nebude nacházet žádné nástupiště.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do odbočky nebudou zaústěny žádné vlečky a účelová kolejiště.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Odbočka bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z CDP Praha nebo PPV Kladno. Výhybky budou ovládány ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Vjezdová návěstidla odbočky budou mít nulovou uvolňovací rychlost. Vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou VCP není potřeba zavádět. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
1L	NE	0	-	-	
2L	NE	0	-	-	
1S	NE	0	-	-	
2S	NE	0	-	-	

Mezistaniční úsek Jeneč – Kladno bude rozdělen odbočkou na dva úseky, které budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrovaný automatický blok.

V obvodu stanice se nebude nacházet žádný přejezd.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek budou vybaveny výhybky ústředně ovládané. Jedná se o výhybky č. 1–4, celkem 4 výhybky.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Odbočka bude neobsazena, ovládání bude zajištěno z CDP Praha nebo PPV Kladno.

### 4.2.4 ŽST Kladno

Úpravy ŽST Kladno spočívají v zaústění dvoukolejné tratě do stanice, jejíž návrh byl řešen v související stavbě Kladno – Kladno-Ostrovec.

Součástí úprav je také zavedení systému ETCS L2 (bez benefitů) pro smíšený provoz v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec a přebudování pracoviště výpravčího na pracoviště pohotovostního výpravčího.

### 4.2.5 Odb. Jeneček

Pro možnost vedení nákladních vlaků relace Nučice – Březno u Chomutova s přepravou vápence mimo ŽST Hostivice, kde musí vlaky v současnosti vykonávat úvrať, je rekonstruována a zdopravněna kolej č. S2, která je vymezena výhybkami č. 5 a 6 stávající odbočky Jeneček odbočka. Ve výhledovém stavu se bude jednat o kolej traťovou zaústěnou jednak do nové ŽST Jeneč a jednak do nové odb. Jeneček, která bude zřízena v místě stávající výhybky č. 5. Zřízení, resp. rekonstrukce odb. Jeneček a traťové koleje odb. Jeneček – Jeneč sníží požadavky na infrastrukturu vlastní ŽST Hostivice, umožní snížení provozních nákladů železniční nákladní dopravy a dopadů této dopravy na životní prostředí.

#### KOLEJIŠTĚ ODBOČKY

Kolejiště odbočky bude tvořeno pouze zhlavím výhybky č. 1 a záhlavími směr Rudná u Prahy, Hostivice a Jeneč. Výhybka č. 1 je navržena na rychlost 60 km/h při jízdě vedlejším směrem, což odpovídá rychlosti na kterou je upravena geometrická poloha koleje směr Hostivice.

#### NÁSTUPIŠTĚ

V obvodu odbočky se nebude nacházet žádné nástupiště.

#### VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do odbočky nebudou zaústěny žádné vlečky a účelová kolejiště.

#### ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Odbočka bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z CDP Praha nebo PPV Kladno. Výhybka bude ovládána ústředně pomocí elektromotorických přestavníků.

Vjezdové návěstidlo S ze směru Rudná u Prahy bude umístěno mezi přejezd P2238 a blízké nástupiště zastávky Hostivice-U hřbitova tak, aby se zastávka nacházela mimo obvod odbočky. Z toho důvodu bude u vjezdového návěstidla uplatněna nenulová uvolňovací rychlost o hodnotě 10 km/h. Ostatní vjezdová návěstidla odbočky budou mít nulovou uvolňovací rychlost. Vlakové cesty s prodlouženou ochranou dráhou VCP není potřeba zavádět. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
L	NE	0	-	-	
JL	NE	0	-	-	
S	NE	10	286	-	železniční přejezd

V traťovém úseku Rudná u Prahy – odb. Jeneček bude zachováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo a bude zrušeno zapojení manipulačního místa na trati, které tvoří stávající výhybka č. 5 stávající odbočky Jeneček odbočka. V traťovém úseku odb. Jeneček – Hostivice a odb. Jeneček – Jeneč bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo.

V obvodu odbočky bude zachováno přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu

– P2238 (km 22,511): PZS 3ZBI ovládané automaticky jízdou vlaku a SZZ Jeneček.

#### ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝHYBEK

Elektrickým ohřevem výhybek bude vybavena výhybka č. 1, která je ústředně ovládaná a rozhodná pro stavění vlakových cest.

#### TRAKCE

Odbočka se bude nacházet mimo elektrizovaný úsek.

#### PERSONÁLNÍ POTŘEBA ZAMĚSTNANCŮ OBSLUHUJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ DOPRAVNÍ CESTY

Odbočka bude neobsazena, ovládání bude zajištěno z CDP Praha nebo PPV Kladno.

### 4.2.6 ŽST Unhošť

Stávající stanice Unhošť se po zdvoukolejnění trati stane pro řízení dopravy zbytnou a bude zrušena. Se zrušením stanice zaniknou také zařízení služeb sestávající z odstavné koleje č. 5 a místa nakládky a vykládky u koleje č. 5a. Funkci stanice Unhošť z hlediska osobní přepravy převezme nová zastávka Malé Přítočno.

### 4.2.7 Praha-Žvahov

Úpravy ŽST Praha-Žvahov spočívají v zavedení systému ETCS L2 pro smíšený provoz. Jedná se zejm. o zavedení příslušných uvolňovacích rychlostí a vlakových cest s prodlouženou ochrannou dráhou. Pro možnost dojezdů vlaků k hlavním návěstidlům budou uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u všech odjezdových návěstidel. U návěstidla L3 bude možné uplatnit nenulovou uvolňovací rychlost 15 km/h pouze při postavené vlakové cestě s prodlouženou ochrannou dráhou, a to při držení odvrtné spojky v poloze 1/2+, na konci odvrtné koleje bude zřízeno dynamické zarážedlo. U návěstidla S3 bude možné uplatnit nenulovou uvolňovací rychlost 20 km/h pouze při postavené vlakové cestě s prodlouženou ochrannou dráhou, a to při výluce vlakových cest přes výhybku 3 v poloze +. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
L	NE	0	-	-	
L1	NE	20	75	-	
L3	NE	0	-	-	
	ANO	20	75	Výluka VC přes 3+	
S	NE	0	-	-	
S1	NE	20	127	-	



S3	NE	0	-	-	
	ANO	15	-	Položka výh. 1/2+	dynamické zarážedlo

#### 4.2.8 Praha-Waltrovka

Úpravy ŽST Praha-Waltrovka spočívají v zavedení systému ETCS L2 pro smíšený provoz. Jedná se zejm. o zavedení příslušných uvolňovacích rychlostí a vlakových cest s prodlouženou ochrannou dráhou. Pro možnost dojezdů vlaků k hlavním návěstidlům budou uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u všech odjezdových návěstidel. U návěstidel L2 a S2 bude možné uplatnit nenulovou uvolňovací rychlost 20 km/h pouze při postavené vlakové cestě s prodlouženou ochrannou dráhou, a to při výluce příslušných vlakových cest v ochranné dráze přes výhybku 4 nebo 1 v poloze +. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
L	NE	0	-	-	
L1	NE	20	75	-	
L2	NE	0	-	-	
	ANO	20	75	Výluka VC přes 4+	
S	NE	0	-	-	
S1	NE	20	98	-	
S2	NE	0	-	-	
	ANO	20	98	Výluka VC přes 1+	

#### 4.2.9 Praha-Stodůlky

Úpravy ŽST Praha-Stodůlky spočívají v zavedení systému ETCS L2 pro smíšený provoz. Jedná se zejm. o zavedení příslušných uvolňovacích rychlostí a vlakových cest s prodlouženou ochrannou dráhou. Pro možnost dojezdů vlaků k hlavním návěstidlům budou uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u všech odjezdových návěstidel. U návěstidel L3 a S3 bude možné uplatnit nenulovou uvolňovací rychlost 20 km/h pouze při postavené vlakové cestě s prodlouženou ochrannou dráhou, a to při výluce příslušných vlakových cest v ochranné dráze přes výhybku 3 nebo 1 v poloze +. Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
L	NE	0	-	-	
L3	NE	0	-	-	
	ANO	20	75	Výluka VC přes 3+	
L1	NE	20	75	-	
S	NE	0	-	-	
S3	NE	0	-	-	
	ANO	20	127	Výluka VC přes 1+	
S1	NE	20	127	-	

#### 4.2.10 Praha-Zličín

Úpravy ŽST Praha-Zličín spočívají v zavedení systému ETCS L2 pro smíšený provoz. Jedná se zejm. o zavedení příslušných uvolňovacích rychlostí. Pro možnost dojezdů vlaků ke konci nástupiště a využitelnosti už. délek kolejí vlaky jedoucími pod dohledem ETCS budou uplatněny nenulové uvolňovací rychlosti u všech odjezdových/cestových návěstidel. V obvodu stanice bude snížena

rychlost ze stávajících 70 km/h na 60 km/h, aby nebylo nutné zavádět výluky vlakových cest s rychlostí vyšší než 60 km/h v ochranných drahách vlakových cest a tím nedošlo k prodloužení provozních intervalů (s ohledem na polohu nástupišť a už. délek kolejí). Přehled uvolňovacích rychlostí je uveden v následující tabulce.

Návěstidlo	VCP	Uvolňovací rychlost (km/h)	Ochranná dráha (m)	Opatření při VC/VCP	Poznámka
L	NE	0	-	-	
Lc1	NE	20	75	-	předsazení EoA o 10 m
Lc2	NE	20	75	-	předsazení EoA o 10 m
L1a	NE	20	75	-	
L3	NE	10	50	-	železniční přejezd
S	NE	0	-	-	
Sc1a	NE	20	75	-	předsazení EoA o 10 m
S1	NE	20	75	-	
S2	NE	20	75	-	
S3	NE	20	75	-	

#### 4.2.11 Zastávky

##### ZAST. PAVLOV

V zast. Pavlov bude vybudována dvojice nových vnějších nástupišť s délkou nástupní hrany 220 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště budou přístupná pomocí chodníků směřujícího k železničnímu přechodu a přejezdu P20 v km 22,085. Nástupiště budou umístěna vstřícně za přejezdem (ve směru staničení).

Zastávka bude vybavena rozhlasem, informačním zařízením a kamerovým systémem.

##### ZAST. MALÉ PŘÍTOČNO

V nově zřizované zast. Malé Přítočno, která z hlediska osobní přepravy nahradí stávající a v návrhovém stavu zrušenou stanici Unhošť, bude vybudována dvojice vnějších nástupišť s délkou nástupní hrany 220 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště budou přístupná pomocí podchodu propojující obě strany kolejiště.

Zastávka bude vybavena rozhlasem, informačním zařízením a kamerovým systémem.

##### ZAST. VELKÉ PŘÍTOČNO

V nově zřizované zast. Velké Přítočno bude vybudována dvojice vnějších nástupišť s délkou nástupní hrany 220 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupních hran odpovídá výhledové délce zdvojených elektrických jednotek pro příměstský provoz. Nástupiště budou přístupná pomocí schodišť a chodníků směřujícího k blízkému silničnímu nadjezdu.

Zastávka bude vybavena rozhlasem, informačním zařízením a kamerovým systémem.

##### ZAST. HOSTIVICE-JENEČEK

V nově zřizované zast. Hostivice-Jeneček bude vybudováno jedno vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 60 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Délka nástupní hrany byla oproti předchozímu stupni dokumentace zkrácena na hodnotu dle požadavku zadavatele a odpovídá normativu délek typových motorových jednotek. Nástupiště bude přístupné pomocí chodníku směřujícího k obci.

Zastávka bude vybavena rozhlasem, informačním zařízením a kamerovým systémem.

## ZAST. JENEČ ZASTÁVKA

Stávající zastávka Jeneč zastávka na trati číslo 529A bude zrušena, neboť do prostoru zastávky a přilehlého traťové úseku bude umístěna stanice Jeneč a přeložka trati 528B.

## ZAST. HOSTIVICE-U HŘBITOVA

Stávající zastávka Hostivice-U hřbitova bude stavebně upravena. Z důvodu umístění vjezdového návěstidla S nově budované odb. Jeneček do prostoru mezi železniční přejezd P2238 a stávající zastávku je nutné prodloužit nástupiště ve směru Rudná u Prahy o 8 m tak, aby byla zachována využitelná délka nástupiště 46 m i při zastavení vlaku v zastávce ve vzdálenosti 10 m před návěstidlem.

## 4.3 Jízdní doby

Výpočet jízdních dob a grafů dynamického průběhu rychlostí byl proveden v programu SP VlaDyka verze 1.13.2. K získaným teoretickým jízdním dobám jsou určeny pravidelné jízdní doby přírůzkou 4 % u vlaků osobní dopravy a 10 % u vlaků nákladní dopravy a zaokrouhlením na půlminuty v souladu s předpisem SŽDC (ČSD) V7. Brzdné zpomalení je uvažováno v hodnotě  $0,45 \text{ m/s}^2$  u vlaků osobní dopravy a  $0,30 \text{ m/s}^2$  u vlaků nákladní dopravy.

### 4.3.1 Hlavní trať

Jízdní doby byly zkonstruovány jednak pro navrhovaný stav s využitím vozby v nezávislé trakci, jednak pro cílový stav s dokončením a elektrizací celého souboru staveb Praha – Kladno. U vlaků kategorie R je uvažováno se zachováním vozby dle současného stavu, byť by bylo z hlediska využití traťové rychlosti (zejm. v sudém směru) výhodnější uvažovat s trakčně výkonnější jednotkou nezávislé trakce. Motorové jednotky řady 814 (příp. 854) tvořící podstatnou část výkonů vlaků kategorie Sp a Os v současném stavu se s ohledem na návrhovou rychlost a výhledově výhradní provoz ETCS jeví jako zastaralé, proto byla jako reprezentant výhledové vozby v návrhovém stavu zvolena jednotka řady 844. V cílovém stavu je v relaci Praha Mas. n. – Kladno-Ostrovec uvažováno s provozem ucelených jednotek závislé trakce. S ohledem na výhledově sledovaný normativ délky v pražské příměstské dopravě v hodnotě 220 m pro zdvojenou jednotku je uvažováno s novou jednotkou, s pracovním označením řady 600. Vzhledem k tomu, že nyní nelze predikovat trakční vlastnosti výhledových vozidel, byla jako modelové vozidlo zvolena elektrická dvousystémová jednotka řady 650 s měrným výkonem  $11 \text{ kW/t}$  v obsazeném stavu a s hodnotou brzdících procent 220 % v režimu R+E+Mg. V nákladní dopravě je uvažováno s vozbou odpovídající současnému stavu.

Pro výpočet jízdních dob uplatněných v návrhovém GVD byla uvažována následující vozidla.

- Vlak kategorie R v navrhovaném i cílovém stavu (linka R24) relace Praha Mas. n. – Hostivice – Rakovník v navrhovaném stavu a relace Praha-Smíchov – Hostivice – Rakovník v cílovém stavu – motorová jednotka řady 845 (77 t, 45,5 m, Rk), rychlostní profil  $V_{130}$ , v řešeném úseku zastavuje ve stanicích Praha-Zličín, Hostivice a Kladno, z dopravních důvodů též ve stanici Praha-Žvahov.
- Vlak kategorie Sp a Os v navrhovaném stavu (linka R45, S5) relace Praha Mas. n. – Kladno – Kladno-Ostrovec – motorová jednotka řady 844 (96 t, 44 m, Rk), rychlostní profil  $V_{130}$ , v řešeném úseku zastavují vlaky kategorie Sp ve stanicích Hostivice a Kladno, příp. též Jeneč, vlaky kategorie Os zastavují ve všech stanicích a zastávkách řešeného úseku.
- Vlak kategorie Sp a Os v cílovém stavu (linka R45, S5) relace Praha Mas. n. – Kladno – Kladno-Ostrovec – elektrická jednotka řady 600 (115 t, 110 m, Rk), rychlostní profil  $V_{150}$ , v řešeném úseku zastavují vlaky kategorie Sp ve stanicích Praha-Ruzyně, Hostivice a Kladno, vlaky kategorie Os zastavují ve všech stanicích a zastávkách řešeného úseku.
- Vlak kategorie Pn – trojice motorových lokomotiv řady 754 se zátěží 2 600 t v sudém směru a 870 t v lichém směru ( $3 \times 75 \text{ t} + 2 600 \text{ t}$ ,  $3 \times 16,5 \text{ m} + 450 \text{ m}$ , T4 v sudém směru nebo  $3 \times 75 \text{ t} + 870 \text{ t}$ ,  $3 \times 16,5 \text{ m} + 450 \text{ m}$ , U4 v lichém směru), rychlostní profil V, zastavuje ve stanicích Rudná u Prahy a Jeneč.

Sudý směr	R (845)	Sp (844)	Os (844)	Sp cíl. (600)	Os cíl. (600)	Pn (3x754 + 2600t)
Praha-Ruzyně	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Hostivice	4,0	4,5	4,5	3,5	3,5	
Jeneč	3,5	3,0	3,5	2,5	3,0	0,0
Pavlov z.			3,5		3,0	
odb. Fialka	3,0	2,5	1,5	2,0	1,0	7,0
Malé Přítočno z.			1,5		1,5	
Velké Přítočno z.			2,5		2,5	
Kladno	3,5	3,5	2,0	3,0	2,0	6,5
<i>Celkem</i>	<i>14,0</i>	<i>13,5</i>	<i>17,5</i>	<i>11,0</i>	<i>16,5</i>	<i>13,5</i>
<i>Celkem (úsek Hostivice–Kladno)</i>	<i>10,0</i>	<i>9,0</i>	<i>14,5</i>	<i>7,5</i>	<i>13,0</i>	

Lichý směr	R (845)	Sp (844)	Os (844)	Sp cíl. (600)	Os cíl. (600)	Pn (3x754 + 870t)
Kladno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Velké Přítočno z.			2,0		2,0	
Malé Přítočno z.			2,5		2,5	
odb. Fialka	3,5	3,5	1,0	2,5	1,0	4,5
Pavlov z.			1,5		1,5	
Jeneč	3,0	3,0	3,5	2,5	3,0	5,5
Hostivice	2,5	2,5	3,5	2,5	3,0	
Praha-Ruzyně	4,5	4,5	4,5	3,5	3,5	
<i>Celkem</i>	<i>13,5</i>	<i>13,5</i>	<i>18,5</i>	<i>11,0</i>	<i>16,5</i>	<i>10,0</i>
<i>Celkem (úsek Kladno–Hostivice)</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>	<i>14,0</i>	<i>7,5</i>	<i>13,0</i>	

Pro srovnání přínosů stavby z hlediska zkrácení jízdních dob jsou v následující tabulce uvedeny jízdní doby rychlíků a spěšných vlaků ve stávajícím GVD a jízdní doby návrhové, tj. dosažitelné po dokončení stavby, a jízdní doby cílové, tj. dosažitelné po elektrizaci úseku a nasazení nové vozby elektrickými jednotkami. Z údajů je patrné, že změnou trasování tratě s vlivem na zvýšení traťové rychlosti a zvýšením rychlosti v dopravních kolejích stanic je dosaženo cca třiminutové úspory jízdních dob. Další, cca dvouminutové úspory jízdních dob pak bude dosaženo v cílovém stavu nasazením elektrických jednotek s trakční dynamikou umožňující plně využít navrženou traťovou rychlost.

Směr	R – GVD stáv. (845)	R – GVD návrh. (845)	Sp – GVD stáv. (854+UIC-Y)	Sp – GVD návrh. (844)	Sp – GVD cíl. (600)
Hostivice– Kladno	12,0	10,0	12,5	9,0	7,5
Kladno – Hostivice	13,0	9,0	13,0	9,0	7,5

### 4.3.2 Přípojně tratě

Na tratích zapojených do hlavního traťového úseku Hostivice – Kladno, tj. na tratích Praha-Smíchov – Hostivice, Rudná u Prahy – odb. Jeneček – Jeneč/Hostivice a Jeneč – Středokluky se jak v návrhovém, tak v cílovém stavu uvažuje s provozem vozidel v nezávislé trakci. Motorové jednotky řady 810 tvořící podstatnou část výkonů v současném stavu se s ohledem na výhledově výhradní provoz ETCS jeví jako zastaralé, proto byla jako reprezentant výhledové vozby v návrhovém a cílovém stavu zvolena jednotka řady 844. Nicméně s ohledem na traťové rychlosti a četnost zastavování nepřináší změna vozby podstatné rozdíly v jízdních dobách. V nákladní dopravě je uvažováno s vozbou odpovídající současnému stavu.

- Vlak kategorie R v navrhovaném i cílovém stavu (linka R24) relace Praha Mas. n. – Hostivice – Rakovník v navrhovaném stavu a relace Praha-Smíchov – Hostivice – Rakovník v cílovém stavu – motorová

jednotka řady 845 (77 t, 45,5 m, Rk), rychlostní profil  $V_{130}$ , v řešeném úseku zastavuje ve stanicích Praha-Zličín, Hostivice a Kladno, z dopravních důvodů též ve stanici Praha-Žvahov.

- Vlak kategorie Os (linky S54, S65) relace Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy/Středokluky – motorová jednotka řady 844 (96 t, 44 m, Rk), rychlostní profil  $V_{130}$ , zastavují ve všech stanicích a zastávkách řešeného úseku, vyjma stanice Praha-Waltrovka, kterou projíždějí.
- Vlak kategorie Pn – dvojice motorových lokomotiv řady 754 se zátěží 1 300 t v sudém směru a 435 t v lichém směru (2 x 75 t + 1 300 t, 2 x 16,5 m + 225 m, T4 v sudém směru nebo 2 x 75 t + 435 t, 2 x 16,5 m + 225 m, U4 v lichém směru), rychlostní profil V, zastavuje ve stanicích Rudná u Prahy a Jeneč.

Sudý směr	R (845)	Os (844)
Praha-Smíchov	0,0	0,0
Praha-Žvahov	6,0	5,5
Praha-Waltrovka	3,5	3,5
Praha-Jinonice z.		0,5
Praha-Cibulka z.		2,5
Praha-Stodůlky	3,0	2,0
Praha-Zličín	4,0	4,5
Hostivice-Sadová z.		3,5
Hostivice	5,0	2,5
<i>Celkem</i>	<i>21,5</i>	<i>24,5</i>

Lichý směr	R (845)	Os (844)
Hostivice	0,0	0,0
Hostivice-Sadová z.		2,0
Praha-Zličín	5,0	3,5
Praha-Stodůlky	4,0	4,5
Praha-Cibulka z.		2,0
Praha-Jinonice z.		2,0
Praha-Waltrovka	3,0	1,0
Praha-Žvahov	3,0	3,0
Praha-Smíchov	5,5	6,0
<i>Celkem</i>	<i>20,5</i>	<i>24,0</i>

Sudý směr	Os (844)	Os (844)	Pn (2x754 + 1300t)
Rudná u Prahy	0,0		0,0
Chýně jih z.	3,0		
Chýně z.	2,0		
Hostivice-Litovice z.	3,0		
Hostivice-U hřbitova z.	2,0		
odb Jeneček	0,5		10,0
Hostivice-Jeneček z.	1,5		
Hostivice	2,5		
Jeneč		0,0	4,5
Houstoň u Prahy z.		3,0	
Dobrovíz-Amazon z.		1,0	
Dobrovíz z.		1,5	
Středokluky		4,0	
<i>Celkem</i>	<i>14,5</i>	<i>9,5</i>	<i>14,5</i>

Lichý směr	Os (844)	Os (844)	Pn (2x754 + 435t)
Středokluky		0,0	
Dobrovíz z.		4,0	
Dobrovíz-Amazon z.		1,5	
Houstoň u Prahy z.		1,0	
Jeneč		3,0	0,0
Hostivice	0,0		
Hostivice-Jeneček z.	2,0		
odb. Jeneček	1,0		3,5
Hostivice-U hřbitova z.	1,0		
Hostivice-Litovice z.	2,5		
Chýně z.	3,0		
Chýně jih z.	2,0		
Rudná u Prahy	3,0		9,0
<i>Celkem</i>	<i>14,5</i>	<i>9,5</i>	<i>12,5</i>

### 4.3.3 Tratě Zaokružování

Pro konstrukci návrhového GVD ve stavu se Zaokružováním byly ze Záměru projektu „Zaokružování...“ převzaty jízdní doby úseků Praha-Letiště Václava Havla – Hostivice/Jeneč. Uvažovaná vozidla korespondují s vozidly hlavní a přípojné tratě.

- Vlak kategorie Os v cílovém stavu (linka S5) relace Praha Mas. n. – Praha-Letiště Václava Havla – Kladno – elektrická jednotka řady 600 (115 t, 110 m, Rk), rychlostní profil V<sub>150</sub>, zastavuje ve stanicích Praha-Letiště Václava Havla a Jeneč.
- Vlak kategorie Os (linka S65) relace Praha-Smíchov – Hostivice – Praha-Letiště Václava Havla – Praha-Veleslavin – motorová jednotka řady 844 (96 t, 44 m, Rk), rychlostní profil V<sub>130</sub>, zastavuje ve stanicích Praha-Letiště Václava Havla a Hostivice.

Sudý směr	Os (844)	Os (600)
Praha-Letiště Václava Havla	0,0	0,0
odb. Průhony	2,5	2,5
Hostivice	2,5	
Jeneč		1,5
<i>Celkem</i>	<i>5,0</i>	<i>4,0</i>

Lichý směr	Os (844)	Os (600)
Jeneč		0,0
Hostivice	0,0	
odb. Průhony	2,0	1,5
Praha-Letiště Václava Havla	3,0	2,5
<i>Celkem</i>	<i>5,0</i>	<i>4,0</i>

## 4.4 Provozní intervaly a následná mezidobí

Pro konstrukci grafikonu vlakové dopravy a pro kapacitní výpočty byly stanoveny rozhodující provozní intervaly v dopravních a následná mezidobí úseků. Výpočty jsou provedeny podle směrnice



SŽDC č. 104 Provozní intervaly a následná mezidobí s modifikací pro vlaky jedoucí pod dohledem ETCS. Oproti předchozímu stupni dokumentace došlo vlivem změny zábrzdne vzdálenosti na 700 m k navýšení počtu prostorových oddílů a ve většině případů též ke zkrácení jejich délek. V důsledku toho došlo k drobnému zkrácení některých hodnot následných mezidobí. Výjimečné prodloužení některých prostorových oddílů, zejm. vlivem změny konfigurace stanic, pak nemá takový vliv na změnu následných mezidobí.

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Hostivice – Jeneč, 2. TK						
druh vlaku zast. / proj.		jízdní doba	druhý vlak			
			R zp	Sp zp	Os zz	MOs zz
první vlak	R zp	3,5	2,5	3,0	3,0	2,5
	Sp zp	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0
	Os zz	3,0	3,0	4,0	4,0	3,0
	MOs pz	3,5	4,0	4,5	4,5	4,0

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Jeneč – Hostivice, 1. TK						
druh vlaku zast. / proj.		jízdní doba	druhý vlak			
			R pz	Sp pz	Os zz	MOs zz
první vlak	R pz	3,0	2,5	2,5	3,0	3,5
	Sp pz	2,5	2,5	2,5	3,0	3,5
	Os zz	3,0	3,0	3,5	3,5	4,0
	MOs zz	3,5	3,0	3,0	3,5	4,0

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Jeneč – Fialka – Kladno, 2. TK							
druh vlaku zast. / proj.		jízdní doba	druhý vlak				
			R zp	Sp zp	Os zz	Pn zz	Pn zp
první vlak	R pz	6,5	2,5	3,5	3,5	2,5	2,5
	Sp pz	5,0	2,5	2,0	3,5	2,0	2,0
	Os zz	11,5	7,0	8,0	4,0	3,0	3,0
	Pn zz	13,5	9,5	11,0	6,0	5,0	5,0
	Pn zp	12,5	9,0	10,0	6,0	5,0	5,0

NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ, Kladno – Fialka – Jeneč, 1. TK							
druh vlaku zast. / proj.		jízdní doba	druhý vlak				
			R pz	Sp pz	Os zz	Pn zz	Pn pz
první vlak	R zp	6,5	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0
	Sp zp	5,0	2,0	2,0	2,0	2,5	2,5
	Os zz	11,5	8,0	9,0	4,0	5,0	5,5
	Pn zz	10,0	5,5	6,5	3,0	3,5	4,0
	Pn pz	9,5	5,0	6,0	2,5	3,0	3,5

## 4.5 Personální potřeba

Po vybudování nového zabezpečovacího zařízení dojde ke změně personální potřeby zaměstnanců obsluhujících zařízení dopravní cesty. V návrhu je uvažováno s řízením dopravy na trati z CDP Praha. Úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno-Ostrovec (včetně) bude řízen dvěma vzájemně

zastupitelnými traťovými dispečery. V ŽST Kladno bude pracoviště zřízené ve stavbě Kladno – Kladno-Ostrovec přebudováno na pracoviště pohotovostního výpravčího.

Přehled stávající a návrhové personální potřeby a z toho vyplývající úspory pracovníků je uveden v následující tabulce.

Dopravna	Funkce	Stav	
		výchozí	návrhový
Ruzyně	výpravčí	4,812	4,812
Hostivice	výpravčí	5,112	0,000
	signalista	10,048	0,000
odb. Jeneček	výpravčí	5,075	0,000
Jeneč	výpravčí	5,290	0,000
	signalista	10,504	0,000
Unhošť	výpravčí	5,300	0,000
Kladno	výpravčí	9,360	0,000
	signalista	10,048	0,000
	operátor žel. dopr.	2,277	0,000
CDP Praha	traťový dispečer Smíchov – Hostivice	5,526	5,526
	traťový dispečer Hostivice – Kladno	0,000	11,020
<i>Celkem</i>		<i>73,352</i>	<i>21,358</i>
<i>Úspora</i>			<i>51,994</i>

## 5. KAPACITA DRÁHY

Kapacita dráhy byla počítána pro cílový stav po modernizaci celého souboru staveb Praha – Kladno ve variantě R1spěš a také pro možný výhledový stav po realizaci stavby Zaokruhování.

### 5.1 Kapacita traťových kolejí

Výpočty kapacity traťových kolejí byly provedeny analytickou metodou dle směrnice SŽ SM124. Výpočtem byly stanoveny optimální a kritické hodnoty propustnosti  $n_{opt}$  a  $n_{krit}$  a využití propustnosti  $K_{opt}$  a  $K_{krit}$ . Výše využití optimální propustnosti pak dává přehled o zatížení traťových kolejí a předpokládané kvalitě provozu. Hodnoty do 75 % (vyznačené zeleně) či do 105 % (vyznačené modře) představují zařízení s kapacitními rezervami či zařízení přiměřeně zatížené a s optimální úrovní kvality provozu. Hodnoty nad 105 % (vyznačené oranžově) představují zařízení silně zatížené s rizikovou úrovní kvality provozu. V případě využití kritické propustnosti  $K_{krit}$  vyšší než 100 % (vyznačené červeně) se jedná o zařízení přetížené s nedostatečnou úrovní kvality provozu.

U vybraných úseků byl proveden výpočet kapacity také metodou separátní simulace. Výstupem výpočtu je zejm. hodnota ukazatele průměrného čekání v provozu  $w$ , resp. příslušný koeficient čekání  $q_w$ . Hodnota koeficientu by neměla překročit 100 %, aby bylo možné konstatovat vyhovující kvalitu provozu, v opačném případě by se jednalo o rizikovou kvalitu provozu, příp. nevyhovující kvalitu provozu, pokud by hodnota překročila 170 %.

Limitní hodnoty pro špičkové období byly uvažovány pro období trvající více než 4 hodiny a méně než 6 hodin, není-li uvedeno jinak.

#### 5.1.1 Úsek Hostivice – Kladno

Vzhledem k uspořádání ŽST Jeneč a převažující dopravě tvořenou vlaky osobní dopravy, je z hlediska výpočtu kapacity zkoumán mezistaniční úsek Hostivice – Kladno/Středokluky, příp. Průhony/Hostivice – Kladno/Středokluky jako mezistaniční úsek s odbočkou tvořenou vlastní stanicí Jeneč. Ukazatele kapacity byly stanoveny jak analytickými výpočty pro jednotlivé vlakové relace, tak metodou separátní simulace. Ve variantě se Zaokruhováním se jedná o určité zjednodušení, neboť mezistaniční úsek není ohraničen stanicí, ale pouze odbočkou Průhony. Nicméně zjednodušení je s ohledem na nízký rozsah dopravy v úseku za odbočkou přijatelné.

#### VARIANTA DLE R1SPĚŠ

Níže jsou zobrazeny hodnoty ukazatelů kapacity pro cílový stav ve variantě dle R1spěš stanovené analytickými výpočty. Z výsledků je patrné, že mezistaniční úsek disponuje dostatečnou kapacitou pro cílový rozsah dopravy. U všech relací nejsou pro žádné období překročeny optimální hodnoty.

Ukazatele kapacity traťové koleje, varianta dle R1spěš (analytická metoda, režim JŘ)											
TK	A	N	b	typ	S	S <sub>opt</sub>	n <sub>opt</sub>	K <sub>opt</sub>	S <sub>krit</sub>	n <sub>krit</sub>	K <sub>krit</sub>
MÚ Hostivice –Kladno/Středokluky (relace Kladno – Hostivice)											
1	1440	95	4,73	C	0,31	0,60	182	52 %	0,74	225	42 %
	900	86	4,81		0,45	0,60	112	75 %	0,74	138	61 %
	120	15	4,77		0,60	0,70	17,6	85 %	0,80	20,1	75 %
(relace Hostivice – Kladno)											
2	1440	106	4,04	C	0,30	0,60	213	50 %	0,74	263	40 %
	900	92	4,11		0,42	0,60	131	70 %	0,74	162	57 %
	120	17	3,97		0,56	0,70	21,1	81 %	0,80	24,1	71 %
(relace Hostivice – Středokluky a zpět)											
	1440	186	1,92		0,25	0,60	450	41 %	0,74	555	34 %

900	163	1,86	C	0,34	0,60	290	56 %	0,74	358	46 %
120	30	1,87		0,47	0,70	44,9	67 %	0,80	51,3	58 %

Níže je zobrazen upravený výstupní protokol separátní simulace pro cílový stav ve variantě R1spěš. Simulace byla provedena pro celodenní období. Hodnota koeficientu čekání  $q_w$  dosahuje hodnoty 68 % pro celodenní období a hodnoty 77 % pro období hlavního provozu osobní dopravy. Ve špičkovém období je dosaženo hodnoty max. 70 %. Žádné údaje nepřekračují limitní hodnoty, lze tedy hodnotit kvalitu provozu jako vyhovující. Při porovnání jednotlivých kategorií vlaků (odpovídající pak i relacím) se jako rizikovější jeví osobní vlaky relace Středokluky – Hostivice s hodnotou koeficientu čekání 147 %, což vyplývá zejm. z časové polohy vlaku v grafikonu, která je vymezena dvojicí kolizních vlaků (lichý Sp a sudý R) s vyšší prioritou. Čekání v provozu se pak mírně přenáší i na liché osobní vlaky Kladno – Hostivice s hodnotou koeficientu čekání 88 %. Je vhodné poznamenat, že osobní vlaky Středokluky – Hostivice disponují v ŽST Hostivice prodlouženou dobou pobytu, čímž může být částečně eliminován přenos zpoždění na trať Praha-Smíchov – Hostivice.

SepSim - výsledný protokol																	
zkoumaná infra: Hostivice – Kladno, R1spěš																	
režim informací o časových polohách vlaků JŘ								počet replikací:	2000								
variační koeficient priorit vlaků: 0.23								koeficient koliznosti:	56%								
Simulační výpočet čekání								Výsledky podle jednotlivých období									
	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_w$	období	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_w$		
suma	186		365.04		68.09	99.60		délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy									
na 1 vlak		11.47	1.96	16%	0.37	0.54	68%	0 - 24 h	186	11.47	1.96	16%	0.37	0.54	68%		
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků								5 - 20 h	163	11.07	2.01	18%	0.41	0.53	77%		
R	16	9.75	3.52	14%	0.19	0.30	64%	délka období: 1 h									
Sp	72	7.50	2.25	15%	0.28	0.50	57%	0 - 1 h	1	15.00	1.52	0%	0.00	0.84	0%		
Os	98	14.66	1.49	18%	0.46	0.60	76%	1 - 2 h	1	15.00	1.46	0%	0.00	0.84	0%		
Výsledky podle jednotlivých kategorií vlaků								2 - 3 h									
RS	8	10.00	3.57	15%	0.20	0.30	68%	3 - 4 h	1	15.00	1.42	0%	0.00	0.84	0%		
RL	8	9.50	3.48	13%	0.18	0.30	60%	4 - 5 h	4	14.25	1.46	5%	0.10	0.84	12%		
SpS	36	7.50	2.26	18%	0.34	0.50	68%	5 - 6 h	9	11.33	1.78	14%	0.35	0.78	45%		
SpL	36	7.50	2.25	12%	0.23	0.50	46%	6 - 7 h	15	10.43	2.02	22%	0.48	0.74	65%		
OsS	38	15.00	1.53	9%	0.27	0.60	44%	7 - 8 h	15	10.47	2.03	22%	0.50	0.74	68%		
OsL	38	15.00	1.46	19%	0.53	0.60	88%	8 - 9 h	15	10.43	2.07	23%	0.51	0.74	69%		
MOsS	11	13.50	1.48	23%	0.44	0.60	73%	9 - 10 h	9	11.11	2.08	11%	0.25	0.73	35%		
MOsL	11	13.50	1.48	37%	0.88	0.60	147%	10 - 11 h	5	13.90	1.89	4%	0.11	0.76	14%		
Výsledky podle jednotlivých období								11 - 12 h	5	14.00	1.95	1%	0.03	0.76	4%		
období	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_w$	12 - 13 h	5	13.90	1.87	4%	0.10	0.76	14%		
délka období: 6 h								13 - 14 h	5	14.00	1.90	1%	0.03	0.76	4%		
0 - 6 h	16	12.75	1.64	9%	0.22	0.75	30%	14 - 15 h	9	11.06	2.10	14%	0.34	0.73	47%		
2 - 8 h	44	11.08	1.91	18%	0.41	0.70	59%	15 - 16 h	15	10.47	2.04	22%	0.49	0.74	66%		
4 - 10 h	67	10.88	1.98	19%	0.42	0.69	61%	16 - 17 h	15	10.43	2.03	23%	0.51	0.74	69%		
6 - 12 h	64	11.09	2.03	18%	0.40	0.69	58%	17 - 18 h	15	10.47	2.04	23%	0.51	0.74	69%		
8 - 14 h	44	12.17	2.00	11%	0.26	0.69	37%	18 - 19 h	15	10.43	2.01	23%	0.52	0.74	70%		
10 - 16 h	44	12.17	1.99	12%	0.27	0.69	39%	19 - 20 h	11	11.55	1.98	17%	0.35	0.75	47%		
12 - 18 h	64	11.09	2.02	18%	0.41	0.69	60%	20 - 21 h	7	13.79	1.76	6%	0.15	0.78	19%		
14 - 20 h	80	10.67	2.03	21%	0.47	0.69	68%	21 - 22 h	4	13.75	1.99	1%	0.02	0.73	3%		
16 - 22 h	67	11.17	1.99	19%	0.42	0.69	61%	22 - 23 h	3	15.00	1.48	2%	0.05	0.84	7%		
18 - 24 h	42	12.14	1.90	14%	0.31	0.71	44%	23 - 24 h	2	15.00	1.58	0%	0.00	0.84	0%		

## VARIANTA DLE ZAOKRUHOVÁNÍ

Níže jsou zobrazeny hodnoty ukazatelů kapacity pro cílový stav ve variantě dle Zaokružování. Oproti předchozí variantě dochází převážně ke snížení jednotkové doby obsazení v důsledku vedení osobních vlaků směr Praha-Letiště Václava Havla. Zároveň dochází k navýšení rozsahu dopravy a ve výsledku pak k nárůstu hodnoty využití kapacity. Nicméně opět nejsou překročeny optimální hodnoty pro žádnou z relací ani žádné období.

Ukazatele kapacity traťové koleje, varianta dle Zaokružování (analytická metoda, režim JŘ)											
TK	A	N	b	typ	S	S <sub>opt</sub>	n <sub>opt</sub>	K <sub>opt</sub>	S <sub>krit</sub>	n <sub>krit</sub>	K <sub>krit</sub>
MÚ Hostivice/Průhony –Kladno/Středokluky (relace Kladno – Hostivice)											
1	1440	129	4,24	C	0,38	0,60	203	64 %	0,74	251	51 %
	900	107	4,09		0,49	0,60	132	81 %	0,74	162	66 %
	120	16	3,81		0,51	0,70	22,0	73 %	0,80	25,1	64 %
(relace Hostivice – Kladno)											
2	1440	177	3,65	C	0,45	0,60	236	75 %	0,74	291	61 %
	900	146	3,61		0,59	0,60	149	98 %	0,74	184	79 %
	120	22	3,50		0,64	0,70	24,0	92 %	0,80	27,4	80 %
(relace Hostivice – Středokluky a zpět)											
	1440	254	1,51	C	0,27	0,60	572	44 %	0,74	705	36 %
	900	210	1,65		0,39	0,60	327	64 %	0,74	403	52 %
	120	32	1,91		0,51	0,70	43,9	73 %	0,80	50,2	64 %
(relace Průhony – Kladno a zpět)											
	1440	258	2,05	C	0,37	0,60	421	61 %	0,74	519	50 %
	900	214	1,97		0,47	0,60	274	78 %	0,74	338	63 %
	120	32	1,81		0,48	0,70	46,4	69 %	0,80	53,0	60 %

Níže je zobrazen upravený výstupní protokol separátní simulace pro cílový stav ve variantě dle Zaokružování. Simulace byla provedena pro celodenní období. Hodnota koeficientu čekání  $q_w$  dosahuje hodnoty 103 % pro celodenní období a hodnoty 107 % pro období hlavního provozu osobní dopravy. Ve špičkovém období je dosaženo hodnoty max. 87 %. Je zřejmé, že oproti předchozí variantě došlo ke zhoršení stanovených ukazatelů kapacity, a to v zásadě ze dvou důvodů. Prvním důvodem je navýšení celkového rozsahu dopravy vlaků kategorie R (ve formě posilových vlaků) a Sp (nutného kvůli odklonění osobních vlaků přes ŽST Praha-Letiště). Důsledkem je snížení rozdílů v rozsahu dopravy špičkového a sedlového období a podstatné navýšení hodnoty koeficientu čekání  $q_w$  u vlaků kategorie R a Sp. Druhým důvodem je vedení osobních vlaků Praha-Letiště Václava Havla – Kladno s úrovnovým odbočením na hostivickém zhlaví ŽST Jeneč. V důsledku toho dochází k navýšení koeficientu koliznosti s nepříznivým dopadem na hodnotu koeficientu čekání letištní relace. Také je nutné poznamenat riziko přenosu zpoždění na relativně silně zatíženou trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Letiště Václava Havla kvůli minimálním pobytovým dobám v ŽST Praha-Letiště Václava Havla.

SepSim - výsledný protokol							
zkoumaná infra:		Hostivice – Kladno, Zaokr					
režim informací o časových polohách vlaků JŘ				počet replikací:		2000	
variační koeficient priorit vlaků: 0.21				koeficient koliznosti:		69%	
Simulační výpočet čekání							
	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
suma	254		537.44		134.33	130.20	
na 1 vlak		10.05	2.12	25%	0.53	0.51	103%
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků							
R	32	9.75	3.49	21%	0.30	0.30	101%
Sp	126	7.50	2.25	19%	0.37	0.50	73%
Os	96	13.50	1.48	33%	0.82	0.60	136%
Výsledky podle jednotlivých kategorií vlaků							
R S	16	10.00	3.49	19%	0.31	0.30	104%
R L	16	9.50	3.50	23%	0.29	0.30	97%
Sp S	63	7.50	2.27	18%	0.39	0.50	77%
Sp L	63	7.50	2.24	20%	0.35	0.50	70%
Os S	39	13.50	1.48	40%	1.00	0.60	166%
Os L	39	13.50	1.48	27%	0.71	0.60	118%
MOs S	9	13.50	1.45	26%	0.55	0.60	91%
MOs L	9	13.50	1.47	35%	0.78	0.60	130%
Výsledky podle jednotlivých období							
období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
délka období: 6 h							
0 - 6 h	16	10.50	1.89	17%	0.36	0.72	50%
2 - 8 h	44	10.16	2.06	25%	0.54	0.68	79%
4 - 10 h	72	10.08	2.09	25%	0.54	0.67	80%
6 - 12 h	80	10.09	2.14	25%	0.55	0.66	83%
8 - 14 h	72	10.04	2.18	23%	0.51	0.65	78%
10 - 16 h	74	9.97	2.18	23%	0.51	0.65	78%
12 - 18 h	86	9.91	2.17	26%	0.55	0.66	84%
14 - 20 h	94	9.96	2.14	27%	0.58	0.66	87%
16 - 22 h	88	9.99	2.14	27%	0.57	0.66	86%
18 - 24 h	72	10.08	2.07	24%	0.52	0.67	77%
Výsledky podle jednotlivých období							
období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy							
0 - 24 h	254	10.05	2.12	25%	0.53	0.51	103%
5 - 20 h	210	10.03	2.13	25%	0.55	0.51	107%
délka období: 1 h							
0 - 1 h	4	10.50	1.91	16%	0.32	0.77	41%
1 - 2 h							
2 - 3 h							
3 - 4 h							
4 - 5 h							
5 - 6 h	12	10.50	1.88	17%	0.37	0.77	48%
6 - 7 h	16	10.03	2.12	28%	0.59	0.72	82%
7 - 8 h	16	10.03	2.13	28%	0.60	0.72	84%
8 - 9 h	16	10.03	2.09	28%	0.60	0.72	84%
9 - 10 h	12	9.88	2.23	22%	0.47	0.70	66%
10 - 11 h	10	10.35	2.14	22%	0.48	0.70	68%
11 - 12 h	10	10.35	2.16	22%	0.48	0.70	69%
12 - 13 h	10	10.35	2.23	22%	0.51	0.70	73%
13 - 14 h	14	9.54	2.23	22%	0.49	0.70	70%
14 - 15 h	14	9.54	2.23	23%	0.49	0.70	71%
15 - 16 h	16	10.03	2.10	28%	0.59	0.72	82%
16 - 17 h	16	10.03	2.15	28%	0.60	0.72	83%
17 - 18 h	16	10.03	2.13	28%	0.60	0.72	84%
18 - 19 h	16	10.03	2.11	28%	0.59	0.72	82%
19 - 20 h	16	10.03	2.12	28%	0.60	0.72	84%
20 - 21 h	14	9.54	2.20	24%	0.51	0.70	73%
21 - 22 h	10	10.35	2.18	22%	0.48	0.70	68%
22 - 23 h	8	10.50	1.79	18%	0.38	0.77	50%
23 - 24 h	8	10.50	1.85	18%	0.40	0.77	52%

### 5.1.2 Úsek Praha-Smíchov – Hostivice

Na trati Praha-Smíchov – Hostivice je omezujícím mezistaničním úsekem úsek Praha-Zličín – Hostivice, ve kterém zároveň došlo ke změně provozních intervalů v souvislosti s přestavbou ŽST Hostivice. Pro mezistaniční úsek byl proveden výpočet kapacity analytickou metodou se zjištěním doby obsazení v režimu JŘ pro období dvouhodinové špičky. Ukazatele pro celodenní období a období s provozem převážné většiny osobní dopravy jsou dopočteny na základě jednotkové doby obsazení špičkového období.

## VARIANTA DLE R1SPĚŠ

Níže jsou zobrazeny hodnoty ukazatelů kapacity pro cílový stav. Z výsledků je patrné, že úsek disponuje dostatečnou kapacitou pro cílový rozsah dopravy. Pro žádné období nejsou překročeny optimální hodnoty.

<p style="text-align: center;"><b>Ukazatele kapacity traťové koleje,</b>  <b>varianta dle R1spěš</b>  (analytická metoda, režim JŘ)</p>											
TK	A	N	b	typ	S	S <sub>opt</sub>	n <sub>opt</sub>	K <sub>opt</sub>	S <sub>krit</sub>	n <sub>krit</sub>	K <sub>krit</sub>
TÚ Praha-Smíchov – Hostivice									(MÚ Praha-Zličín – Hostivice)		
1	1440	70	7,30	B	0,35	0,50	99	71 %	0,67	132	53 %
	900	60			0,49	0,50	62	97 %	0,67	82	73 %
	120	10			0,61	0,63	10,4	97 %	0,75	12,3	81 %



## VARIANTA SE ZAOKRUHOVÁNÍM

Níže jsou zobrazeny hodnoty ukazatelů kapacity pro stav se Zaokružováním. Oproti předchozí variantě dochází k navýšení výhledového rozsahu dopravy, a to jak v absolutních počtech, tak v počtech tras během špičkové hodiny. Navržený hodinový rozsah dopravy je navíc provozován po celé období dne a nelze tedy využít limitních hodnot pro špičkové období. Ve výsledku pak dochází k překročení optimálních i kritických hodnot ukazatelů kapacity pro rozhodné období provozu většiny osobní dopravy. Je tedy nutné konstatovat, že navržený rozsah dopravy neodpovídá kapacitním možnostem tratě. Jako opatření pro dosažení příznivějších hodnot ukazatelů kapacity lze doporučit např. zavedení nižšího rozsahu dopravy mimo špičkové období nebo snížení provozních intervalů v ŽST Praha-Zličín, které jsou negativně ovlivněny stávajícím uspořádáním nástupišť. Obojí však přesahuje rámec řešené stavby a mělo by být řešeno v rámci projektu Zaokružování.

Ukazatele kapacity traťové koleje, varianta se Zaokružováním (analytická metoda, režim JŘ)											
TK	A	N	b	typ	S	S <sub>opt</sub>	n <sub>opt</sub>	K <sub>opt</sub>	S <sub>krit</sub>	n <sub>krit</sub>	K <sub>krit</sub>
TÚ Praha-Smíchov – Hostivice						(MÚ Praha-Zličín – Hostivice)					
1	1440	110	7,42	B	0,57	0,50	97	113 %	0,67	130	85 %
	900	88			0,73	0,50	61	145 %	0,67	81	108 %
	120	12			0,74	0,50	8,1	148 %	0,67	10,8	111 %

### 5.1.3 Úsek Hostivice – Rudná u Prahy

Úsek Hostivice – Rudná u Prahy byl kapacitně posouzen metodou separátní simulace jako mezistaniční úsek s odbočkou Jeneček. Ve variantě se Zaokružováním je uvažováno též s odbočkou směr Praha-Letiště Václava Havla, která je tvořena výhledovou výhybkou č. 30 v ŽST Hostivice. Jízdy vlaků v ŽST Hostivice jsou uvažovány pouze po koleji č. 3a, bez ovlivnění provozu na hlavní trati.

Níže jsou zobrazeny upravené výstupní protokoly separátní simulace pro cílový stav v obou variantách. Žádné údaje nepřekračují limitní hodnoty, lze tedy hodnotit kvalitu provozu jako vyhovující.

## VARIANTA DLE R1SPĚŠ

SepSim - výsledný protokol								Výsledky podle jednotlivých období							
zkoumaná infra: <b>Hostivice – Rudná u Prahy/Průhonky</b>								období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
režim informací o časových polohách vlaků JŘ								počet replikací: 2000							
variační koeficient priorit vlaků: 0.21								koeficient koliznosti: 100%							
Simulační výpočet čekání								délka období: 2 h							
	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>	4 - 6 h	4	14.63	4.61	11%	0.74	1.26	59%
suma	34		101.89		11.47	25.20		5 - 7 h	5	14.60	3.98	10%	0.65	1.18	55%
na 1 vlak		14.53	3.00	5%	0.34	0.74	46%	6 - 8 h	4	14.50	1.48	3%	0.10	0.84	12%
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků								7 - 9 h	5	14.50	4.01	9%	0.58	1.18	49%
Os	30	14.50	1.48	3%	0.10	0.60	17%	8 - 10 h	5	14.60	6.71	16%	1.18	1.51	78%
Pn	4	14.75	14.41	23%	2.10	1.80	117%	9 - 11 h	4	14.63	4.85	12%	0.87	1.26	69%
Výsledky podle jednotlivých období								10 - 12 h	3	14.50	5.79	6%	0.40	1.40	28%
období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>	11 - 13 h	3	14.50	5.72	5%	0.35	1.40	25%
délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy								12 - 14 h	2	14.50	1.34	3%	0.10	0.84	12%
0 - 24 h	34	14.53	3.00	5%	0.34	0.74	46%	13 - 15 h	2	14.50	1.53	1%	0.04	0.84	4%
5 - 20 h	28	14.54	3.33	6%	0.40	0.77	52%	14 - 16 h	4	14.50	1.49	1%	0.04	0.84	5%
								15 - 17 h	4	14.50	1.44	1%	0.06	0.84	7%
								16 - 18 h	4	14.50	1.51	1%	0.06	0.84	7%
								17 - 19 h	4	14.50	1.56	1%	0.07	0.84	8%
								18 - 20 h	3	14.50	1.54	2%	0.08	0.84	9%
								19 - 21 h	3	14.50	1.56	1%	0.05	0.84	6%
								20 - 22 h	2	14.50	1.57	1%	0.04	0.84	5%
								21 - 23 h	2	14.50	1.44	1%	0.02	0.84	3%
								22 - 24 h	3	14.50	1.41	1%	0.03	0.84	3%

## VARIANTA SE ZAOKRUHOVÁNÍM

SepSim - výsledný protokol								Výsledky podle jednotlivých období							
zkoumaná infra:		Hostivice – Rudná u Prahy/Průhonky						období	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_W$
režim informací o časových polohách vlaků JŘ								počet replikací: 2000							
variační koeficient priorit vlaků: 0.14								koeficient koliznosti: 94%							
Simulační výpočet čekání								délka období: 2 h							
	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_W$	4 - 6 h	5	9.70	4.17	14%	0.68	1.18	58%
suma	70		157.67		20.37	46.80		5 - 7 h	9	9.11	2.95	13%	0.51	1.03	49%
na 1 vlak		7.86	2.25	9%	0.29	0.67	44%	6 - 8 h	8	8.38	1.46	10%	0.23	0.84	27%
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků								7 - 9 h	9	9.06	2.99	12%	0.46	1.03	45%
Os	66	7.45	1.48	8%	0.17	0.60	28%	8 - 10 h	10	9.65	4.24	16%	0.74	1.18	63%
Pn	4	14.75	14.99	28%	2.36	1.80	131%	9 - 11 h	7	7.57	3.50	11%	0.55	1.08	51%
Výsledky podle jednotlivých období								10 - 12 h	7	7.50	3.36	11%	0.46	1.08	42%
období	N	JD	$D_{IN}$	$P_W$	w	$w_{OPT}$	$q_W$	11 - 13 h	7	7.50	3.34	11%	0.46	1.08	42%
délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy								12 - 14 h	6	6.33	1.45	5%	0.09	0.84	11%
0 - 24 h	70	7.86	2.25	9%	0.29	0.67	44%	13 - 15 h	8	8.38	1.48	8%	0.15	0.84	18%
5 - 20 h	58	8.18	2.41	10%	0.33	0.68	49%	14 - 16 h	8	8.38	1.47	8%	0.15	0.84	18%
								15 - 17 h	8	8.38	1.48	8%	0.15	0.84	17%
								16 - 18 h	8	8.38	1.50	8%	0.14	0.84	17%
								17 - 19 h	8	8.38	1.48	8%	0.15	0.84	17%
								18 - 20 h	6	6.33	1.49	6%	0.10	0.84	12%
								19 - 21 h	6	6.33	1.50	6%	0.08	0.84	10%
								20 - 22 h	6	6.33	1.50	6%	0.08	0.84	10%
								21 - 23 h	6	6.33	1.48	5%	0.09	0.84	11%
								22 - 24 h	6	6.33	1.47	5%	0.09	0.84	11%

## 5.2 Kapacita ŽST Hostivice

### 5.2.1 Kapacita kolejové skupiny

Výpočet kapacity kolejové skupiny ŽST Hostivice byl proveden analytickou metodou dle směrnice SŽ SM124 pomocí programu KaKoS. Analyzovaným obdobím byla dvouhodinová špička dle návrhových GVD. Posuzovány byly pouze koleje s nástupištěm, tj. kolej č. 6 bez nástupiště byla s ohledem na nízký výhledový rozsah nákladní dopravy vypuštěna z výpočtu. Hlavním ukazatelem je koeficient pravděpodobnosti čekání  $q_{pv}$ , jehož hodnota by neměla přesahovat hodnotu 100 %, aby bylo možné konstatovat vyhovující úroveň kvality provozu na kapacitně vyhovujícím zařízení.

#### VARIANTA DLE R1SPĚŠ

Níže je zobrazen výtah z výstupního protokolu programu KaKoS pro variantu GVD ve variantě R1spěš.

	počet kolejí	počet základních jízd	výpoč. doba pro zákl. jízdy	průměrná doba mezi vstupy	variační koeficient	průměrná doba obsazení	variační koeficient	koeficient shlukovitosti	stupeň obsazení	pravděpodobnost čekání	opt. hodnota pravděpod. čekání	krit. hodnota pravděpod. čekání	koeficient pravděpodobnosti čekání	čekání
	$k$	$N_Z$	$T_Z$	$a$	$va$	$b$	$vb$	$\alpha$	$S$	$P_V$	$P_{OPT}$	$P_{KRIT}$	$q_{PV}$	$v$
<b>všechny koleje</b>														
	5	34	120.0	3.5	0.61	5.9	0.22	1.67	0.33	0.1 %	3.2 %	6.5 %	4 %	0.00
<b>dílčí kolejové skupiny</b>														
<b>hlavní (koleje 1, 2)</b>														
	2	24	120.0	5.0	0.29	5.3	0.04	1.07	0.53	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
<b>přípojně (koleje 5, 3)</b>														
	2	10	120.0	12.0	0.35	7.3	0.23	0.61	0.30	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
<b>hlavní a předjízdě (koleje 3, 1, 2, 4)</b>														
	4	29	120.0	4.1	0.51	5.8	0.23	1.40	0.35	0.0 %	3.2 %	6.5 %	1 %	0.00
<b>sudé (koleje 2, 4)</b>														
	2	12	120.0	10.0	0.15	5.3	0.04	0.53	0.27	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
<b>liché (koleje 5, 3, 1)</b>														
	3	22	120.0	5.5	0.62	6.2	0.24	1.14	0.38	0.9 %	3.2 %	6.5 %	28 %	0.02
<b>jednotlivé koleje</b>														
	označení koleje	$N_Z$	$T_Z$	$a$	$va$	$b$	$vb$		$S$	$P_V$	$P_{OPT}$	$P_{KRIT}$	$q_{PV}$	$v$
	5	5	120.0	24.0	0.31	6.6	0.11		0.28	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	3	5	120.0	24.0	0.35	8.0	0.26		0.33	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	1	12	120.0	10.0	0.00	5.3	0.04		0.53	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	2	12	120.0	10.0	0.15	5.3	0.04		0.53	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	4	0												

Hodnota koeficientu pravděpodobnosti čekání nepřevyšuje hodnotu 100 % pro celou kolejovou skupinu ani pro jednotlivé dílčí kolejové skupiny. Nejméně příznivých výsledků je dosaženo u liché skupiny kolejí č. 1, 3 a 5, tj. u kolejí, u kterých se kromě lichých vlaků hlavní tratě předpokládá provoz vlaků přecházejících na odbočné tratě. Vzhledem k tomu, že se v dílčí kolejové skupině nachází též kolej č. 5, která není propojena s 2. TK směr Jeneč, byl proveden též variantní výpočet s kolejovou skupinou kolejí č. 1, 2, 3 a 4, u kterých jsou uskutečněny jízdy všech vlaků, přičemž jízdy jsou pak uskutečněny ve směrovém uspořádání – vlaky ve směru Praha-Smíchov po koleji č. 3, vlaky ze směru Praha-Smíchov po koleji č. 4. I tak je dosaženo příznivých hodnot, jak je doloženo v níže uvedeném protokolu a lze tedy konstatovat, že navržený rozsah staničních kolejí a jejich uspořádání jsou pro výhledový provoz dostatečné.

	počet kolejí	počet základních jízd	výpoč. doba pro zákl. jízdy	průměrná doba mezi vstupy	variační koeficient	průměrná doba obsazení	variační koeficient	koeficient shlukovitosti	stupeň obsazení	pravděpodobnost čekání	opt. hodnota pravděpod. čekání	krit. hodnota pravděpod. čekání	koeficient pravděpodobnosti čekání	čekání
	$k$	$N_Z$	$T_Z$	$a$	$va$	$b$	$vb$	$\alpha$	$S$	$P_V$	$P_{OPT}$	$P_{KRIT}$	$q_{PV}$	$v$
<b>všechny koleje</b>														
	4	34	120.0	3.5	0.61	5.9	0.22	1.67	0.42	1.0 %	3.2 %	6.5 %	29 %	0.01

#### VARIANTA SE ZAOKRUHOVÁNÍM

Níže je zobrazen výtah z výstupního protokolu programu KaKoS pro variantu GVD ve variantě Zaokružování.

	počet kolejí	počet základních jízd	výpoč. doba pro základ. jízdy	průměrná doba mezi vstupy	variační koeficient	průměrná doba obsazení	variační koeficient	koeficient shlukovitosti	stupeň obsazení	pravděpodobnost čekání	opt. hodnota pravděpodob. čekání	krit. hodnota pravděpodob. čekání	koeficient pravděpodobnosti čekání	čekání
	$k$	$N_z$	$T_z$	$a$	$va$	$b$	$vb$	$\alpha$	$S$	$P_v$	$P_{OPT}$	$P_{KRIT}$	$q_{pv}$	$v$
<b>všechny koleje</b>														
	5	30	120.0	4.0	0.91	7.1	0.61	1.78	0.36	2.3 %	3.2 %	6.5 %	71 %	0.04
<b>dílčí kolejové skupiny</b>														
<b>hlavní (koleje 1, 2)</b>														
	2	16	120.0	7.5	0.61	5.0	0.00	0.67	0.33	0.5 %	3.2 %	6.5 %	15 %	0.01
<b>přípojně (koleje 5, 3, 4)</b>														
	3	14	120.0	8.6	0.42	9.6	0.57	1.12	0.37	0.1 %	3.2 %	6.5 %	4 %	0.00
<b>hlavní a předjízdě (koleje 3, 1, 2, 4)</b>														
	4	26	120.0	4.6	0.83	6.2	0.64	1.35	0.34	2.3 %	3.2 %	6.5 %	71 %	0.04
<b>sudé (koleje 2, 4)</b>														
	2	12	120.0	10.0	0.45	7.5	0.75	0.75	0.38	1.3 %	3.2 %	6.5 %	40 %	0.05
<b>liché (koleje 5, 3, 1)</b>														
	3	18	120.0	6.7	0.90	6.9	0.48	1.03	0.34	4.8 %	3.2 %	6.5 %	147 %	0.12
<b>jednotlivé koleje</b>														
	označení koleje	$N_z$	$T_z$	$a$	$va$	$b$	$vb$		$S$	$P_v$	$P_{OPT}$	$P_{KRIT}$	$q_{pv}$	$v$
	5	4	120.0	30.0	0.23	13.0	0.08		0.43	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	3	6	120.0	20.0	0.56	5.3	0.04		0.27	0.1 %	3.2 %	6.5 %	3 %	0.01
	1	8	120.0	15.0	0.33	5.0	0.00		0.33	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	2	8	120.0	15.0	0.20	5.0	0.00		0.33	0.0 %	3.2 %	6.5 %	0 %	0.00
	4	4	120.0	30.0	0.62	12.5	0.60		0.42	9.8 %	3.2 %	6.5 %	303 %	1.28

Hodnota koeficientu pravděpodobnosti čekání převyšuje limitní hodnotu u dílčí liché kolejové skupiny, což odráží relativně vysoký počet vlakových relací na ni směřovaných a z toho vyplývající vyšší variační koeficient doby mezi vstupy vlaků a dále vyšší dobu obsazení, což je způsobeno prodlouženým pobytem osobních vlaků Praha-Smíchov – Praha-Letiště Václava Havla kvůli začlenění tras ve stanici Praha-Letiště Václava Havla. Lichá kolejová skupina tedy představuje pro kvalitu provozu určité zvýšené riziko a lze si představit výhodnější uspořádání staničních kolejí (např. s navýšením počtu kolejí v liché skupině na úkor počtu kolejí ve skupině sudé), nicméně lze konstatovat, že i pro variantu Zaokružování je rozsah staničních kolejí dostatečný.

## 5.2.2 Kapacita zhlaví

Kapacitní výpočty byly provedeny pro zhlaví směr Jeneč, kde dochází k většině kolizním jízdám přes hlavní koleje. Výpočet byl proveden metodou separátní simulace. Níže jsou zobrazeny upravené výstupní protokoly separátní simulace pro cílový stav v obou variantách. Žádné údaje nepřekračují limitní hodnoty, lze tedy hodnotit kvalitu provozu jako vyhovující.

## VARIANTA DLE R1SPĚŠ

SepSim - výsledný protokol								Výsledky podle jednotlivých období							
zkoumaná infra: <b>Hostivice, zhlaví směr Jeneč</b>								období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
režim informací o časových polohách vlaků JŘ								délka období: 2 h							
počet replikací: 2000								0 - 2 h	2	3.50	1.57	0%	0.00	0.84	0%
variační koeficient priorit vlaků: 0.23								1 - 3 h	1	3.50	1.56	0%	0.00	0.84	0%
koeficient koliznosti: 49%								2 - 4 h	1	3.00	1.50	0%	0.00	0.84	0%
Simulační výpočet čekání								3 - 5 h	6	5.17	1.49	2%	0.02	0.84	2%
N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>		4 - 6 h	16	5.25	1.68	5%	0.05	0.81	6%
suma	216		406.65		18.11	117.60		5 - 7 h	28	4.59	1.90	8%	0.10	0.77	13%
na 1 vlak		4.61	1.88	7%	0.08	0.54	15%	6 - 8 h	34	4.28	1.97	11%	0.12	0.75	16%
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků								7 - 9 h	34	4.28	1.96	11%	0.12	0.75	16%
R	16	3.25	3.50	17%	0.21	0.30	71%	8 - 10 h	27	4.20	1.98	8%	0.09	0.75	12%
Sp	72	2.50	2.24	8%	0.08	0.50	16%	9 - 11 h	17	5.06	1.93	3%	0.03	0.76	4%
Os	128	5.97	1.48	6%	0.07	0.60	12%	10 - 12 h	12	5.13	1.84	2%	0.02	0.77	3%
Výsledky podle jednotlivých relací								11 - 13 h	12	5.13	1.83	2%	0.02	0.77	3%
N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>		12 - 14 h	12	5.13	1.88	2%	0.02	0.77	3%
1) Jeneč - TK 1 - Hostivice	82	2.84	1.99	10%	0.12	0.53	23%	13 - 15 h	16	4.47	1.93	4%	0.05	0.75	6%
2) Hostivice - TK 2 - Jeneč	81	3.11	1.99	9%	0.09	0.53	17%	14 - 16 h	28	4.57	1.92	9%	0.10	0.75	13%
3) Rudná - TK 3 - Hostivice	24	14.50	1.47	1%	0.01	0.60	2%	15 - 17 h	34	4.28	1.93	11%	0.12	0.75	16%
Výsledky podle jednotlivých období								16 - 18 h	34	4.28	1.93	11%	0.12	0.75	16%
období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>	17 - 19 h	34	4.28	1.94	11%	0.12	0.75	16%
délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy								18 - 20 h	29	4.17	1.93	8%	0.10	0.75	13%
0 - 24 h	216	4.61	1.88	7%	0.08	0.54	15%	19 - 21 h	21	4.81	1.81	5%	0.05	0.77	7%
5 - 20 h	187	4.45	1.92	8%	0.09	0.54	18%	20 - 22 h	13	5.08	1.79	2%	0.02	0.78	3%
								21 - 23 h	9	5.83	1.72	1%	0.01	0.79	1%
								22 - 24 h	8	7.50	1.49	0%	0.00	0.84	1%

## VARIANTA SE ZAOKRUHOVÁNÍM

SepSim - výsledný protokol								Výsledky podle jednotlivých období							
zkoumaná infra: <b>Hostivice, zhlaví směr Jeneč</b>								období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>
režim informací o časových polohách vlaků JŘ								délka období: 2 h							
počet replikací: 2000								0 - 2 h	2	2.50	2.28	0%	0.00	0.70	0%
variační koeficient priorit vlaků: 0.21								4 - 6 h	12	6.00	1.87	5%	0.05	0.77	6%
koeficient koliznosti: 38%								5 - 7 h	28	5.02	2.03	7%	0.10	0.74	13%
Simulační výpočet čekání								6 - 8 h	32	4.28	2.14	9%	0.14	0.72	19%
N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>		7 - 9 h	32	4.28	2.10	9%	0.14	0.72	19%
suma	242		521.52		22.72	123.00		8 - 10 h	28	4.45	2.11	8%	0.11	0.71	15%
na 1 vlak		4.18	2.16	7%	0.09	0.51	18%	9 - 11 h	20	3.90	2.23	5%	0.06	0.69	9%
Výsledky podle jednotlivých druhů vlaků								10 - 12 h	18	4.06	2.23	4%	0.04	0.68	6%
R	32	3.25	3.48	10%	0.14	0.30	46%	11 - 13 h	18	4.06	2.23	4%	0.04	0.68	6%
Sp	126	2.50	2.26	6%	0.07	0.50	13%	12 - 14 h	22	3.77	2.29	5%	0.06	0.69	9%
Os	84	7.06	1.49	7%	0.12	0.60	20%	13 - 15 h	28	4.36	2.24	6%	0.08	0.70	11%
Výsledky podle jednotlivých relací								14 - 16 h	30	4.32	2.19	7%	0.11	0.71	15%
N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>		15 - 17 h	32	4.28	2.14	9%	0.14	0.72	19%
1) Jeneč - TK 1 - Hostivice	75	2.71	2.39	9%	0.13	0.47	27%	16 - 18 h	32	4.28	2.13	9%	0.14	0.72	19%
2) Hostivice - TK 2 - Jeneč	75	2.87	2.40	8%	0.08	0.47	17%	17 - 19 h	32	4.28	2.13	9%	0.14	0.72	19%
3) Rudná - TK 3 - Hostivice	24	14.50	1.46	3%	0.03	0.60	5%	18 - 20 h	30	3.60	2.15	9%	0.11	0.71	16%
4) Průhoný - TK 5 - Hostivice	30	3.25	1.49	5%	0.16	0.60	26%	19 - 21 h	28	3.59	2.21	7%	0.09	0.70	12%
Výsledky podle jednotlivých období								20 - 22 h	22	3.77	2.30	5%	0.07	0.69	10%
období	N	JD	D <sub>IN</sub>	P <sub>W</sub>	w	w <sub>OPT</sub>	q <sub>W</sub>	21 - 23 h	16	4.16	2.16	2%	0.02	0.72	3%
délka období: celý den a hlavní období provozu osobní dopravy								22 - 24 h	14	4.29	1.96	1%	0.01	0.76	1%
0 - 24 h	242	4.18	2.16	7%	0.09	0.51	18%								
5 - 20 h	204	4.24	2.15	7%	0.10	0.51	20%								

## 6. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

### 6.1 Výlukové GVD

Výlukové grafikonky vlakové dopravy během výstavby uvedené v příloze B.4.010 zachycují dvouhodinové fragmenty GVD během dopolední a odpolední špičky pro jednotlivé postupy bez vyloučení vlakové dopravy na hlavní trati Praha – Kladno. Grafikonky se věnují zejména osobní dopravě, provoz nákladní dopravy se předpokládá mimo špičkové období a podmínky pro její provoz jsou zachyceny v popisu stavebních v následující kapitole a všeobecně též v návrhu zásad organizace výstavby.

V návrhu je sledováno zachování kostry provozu rychlíkové linky R24 a linky spěšných vlaků R45 s podmínkami zachování křížování rychlíků v ŽST Stochov (vyjma SP3, ve kterém je nutné přeložit křížování do ŽST Kamenné Žehrovice) a zachování taktové skupiny X:30 v ŽST Hostivice, v důsledku čehož dochází k rozdílnému času odjezdů a příjezdů v ŽST Kladno linek R24 a R45. Limity jednokolejné tratě a vliv prodloužení jízdních dob se pak ve větší míře promítá do tras osobních vlaků a posilových spěšných vlaků. Pro zachování turnusové potřeby osobních vlaků je po většinu doby stavby přistoupeno k jejich ukončení v ŽST Praha-Bubny s návazností na metro.

### 6.2 Výluková propustnost

Výluková propustnost byla stanovena na základě předpisu SŽ D7/2, dle kterého je požadována provozní záloha 5 min pro každou hodinu. Výpočet byl proveden pro odpolední špičkovou dvouhodinu pro stavební postup SP3, který je z hlediska kapacity nejnáročnější.

ÚSEK HOSTIVICE – ODB. JENEČEK – JENEČ (HLAVNÍ RELACE)

- Výpočetní doba  $A = 120$  min
- Počet vlaků  $N = 14$  vlaků
- Celková doba obsazení  $T = 81,0$  min
- Průměrná doba obsazení  $t = 5,8$  min
- Provozní záloha  $Z = 10$  min
- Praktická propustnost  $n = 19$  vlaků
- *Výluková propustnost je vyhovující.*

ÚSEK JENEČ – UNHOŠŤ

- Výpočetní doba  $A = 120$  min
- Počet vlaků  $N = 10$  vlaků
- Celková doba obsazení  $T = 84,0$  min
- Průměrná doba obsazení  $t = 8,4$  min
- Provozní záloha  $Z = 10$  min
- Praktická propustnost  $n = 13$  vlaků
- *Výluková propustnost je vyhovující.*

### 6.3 Náhradní autobusová doprava

V následující tabulce je uveden souhrn náhradní autobusové dopravy.



## 6.1 Popis stavebních postupů

Popis dopravních opatření během výstavby vychází z popisu stavebních postupů uvedených v části B.8. Z hlediska stavebních postupů je stavba dělena na tři bloky, avšak popis dopravních opatření je shrnut přes celou oblast stavby nezávisle na blokové dělení, zejména protože jednotlivá dopravní opatření v jednotlivých blocích se navzájem ovlivňují.

### 6.1.1 Stavební postup SP0 a zimní přestávka 2025/26

#### TERMÍN

11/2024–12/2025, celkem 58 týdnů (SP0, mimo SP0a)

12/2025–02/2026, celkem 8 týdnů (zimní přestávka)

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček.

V provozu bude odb. Jeneček.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Jeneč.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Středokluky.

V provozu bude ŽST Jeneč. Napojení severní části vlečky č. 1085 bude zrušené.

V provozu bude TK Jeneč – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající zabezpečovací zařízení.

#### JÍZDY VLAKŮ

V dotčených traťových úsecích bude zachován jednokolejný provoz.

V dotčených stanicích bude zachován provoz dle stávající technologie.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 1,0 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní část).

### 6.1.2 Stavební postup SP0a

#### TERMÍN

08/2025, celkem 1 týden

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček.

V provozu bude odb. Jeneček.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Jeneč.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.  
V provozu bude TK odb. Jeneček – Středokluky.  
V provozu bude ŽST Jeneč. Napojení severní části vlečky č. 1085 bude zrušené.  
Vyloučena bude TK Jeneč – Unhošť.  
Vyloučena bude ŽST Unhošť.  
Vyloučena bude TK Unhošť – Kladno.  
V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající zabezpečovací zařízení.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Jeneč – Unhošť – Kladno bude vyloučen kolejový provoz.  
V ostatních úsecích a stanicích bude zachován jednokolejný provoz dle stávající technologie.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavín cestující využijí MHD.

Nákladní vlaky s přepravou vápence relace Nučice – Březno u Chomutova budou vedeny odklonem přes ŽST Beroun-Závodí a Rakovník. Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Jeneč budou vedeny odklonem přes ŽST Podlešín, Středokluky a Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní část) v ŽST Jeneč.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK5a v ŽST Unhošť.

### 6.1.3 Stavební postup SP1a

#### TERMÍN

02/2026, celkem 2 týdny

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.  
V provozu bude ŽST Hostivice.  
V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček.  
V provozu bude odb. Jeneček.  
V provozu bude TK odb. Jeneček – Jeneč.  
V provozu bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.  
Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Středokluky.  
V provozu bude ŽST Jeneč. Napojení severní části vlečky č. 1085 bude zrušené.  
V provozu bude TK Jeneč – Unhošť.  
V provozu bude ŽST Unhošť.  
V provozu bude TK Unhošť – Kladno.  
V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající zabezpečovací zařízení.

V závěru postupu bude upraveno TZZ odb. Jeneček – Středokluky pro zabezpečení staveništních výhybek jako manipulačního místa na trati.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku odb. Jeneček – Středokluky bude vyloučen kolejový provoz.

V ostatních úsecích a stanicích bude zachován jednokolejný provoz dle stávající technologie.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Středokluky budou odřeknuty v úseku Hostivice – Středokluky – Noutonice a budou nahrazeny NAD.

Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Podlešín – Hostivice – Jeneč nebudou zavedeny a bude využito trasy přes ŽST Kladno.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní část).

### 6.1.4 Stavební postup SP1

#### TERMÍN

03–06/2026, celkem 17 týdnů (SP0, mimo SP0a)

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček.

V provozu bude odb. Jeneček.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Jeneč.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček – Středokluky.

V provozu bude ŽST Jeneč. Napojení severní části vlečky č. 1085 bude zrušené.

V provozu bude TK Jeneč – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající zabezpečovací zařízení. TZZ odb. Jeneček – Středokluky bude doplněno o zabezpečení staveništních výhybek 1X a 2XP. Výhybky budou ručně stavěné a zabezpečené výměnovými zámky, jejichž výsledné klíče budou uloženy u výpravčího odb. Jeneček.

#### JÍZDY VLAKŮ

V dotčených traťových úsecích bude zachován jednokolejný provoz.

V dotčených stanicích bude zachován provoz dle stávající technologie.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 1,0 minuta.

Obsluha staveniště nové ŽST Jeneč s využitím výhybek 1X a 2XP v TK odb. Jeneček – Středokluky bude možná bez uvolnění traťové koleje v období mimo provoz pravidelné dopravy cca 20:00–04:00. Obsluha bude prováděna z ŽST Hostivice, výsledné klíče od výměnových zámků budou vyzvedávány a ukládány u výpravčího odb. Jeneček.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní část).

## 6.1.5 Stavební postup SP1b

### TERMÍN

07/2026, celkem 3 týdny

### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.  
V provozu bude ŽST Hostivice. Vyloučeny budou staniční koleje SK3 a SK5.  
Vyloučena bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček.  
Vyloučena bude odb. Jeneček.  
Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Jeneč.  
Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.  
Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Středokluky.  
Vyloučena bude ŽST Jeneč.  
Vyloučena bude TK Jeneč – Unhošť.  
Vyloučena bude ŽST Unhošť.  
Vyloučena bude TK Unhošť – Kladno.  
V provozu bude ŽST Kladno.

### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Zrušeno bude stávající TZZ Hostivice – odb. Jeneček a SZZ odb. Jeneček. V závěru stavebního postupu bude aktivováno provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček 3. kategorie typu AH bez odd. náv. a provizorní SZZ odb. Jeneček 3. kategorie typu ES. Bude provedena úvazka TZZ do stávajícího SZZ Hostivice a bude upraveno stávající TZZ odb. Jeneček – Rudná u Prahy.

Zrušeno bude stávající TZZ odb. Jeneček – Jeneč a SZZ Jeneč. V závěru stavebního postupu bude aktivováno provizorní TZZ odb. Jeneček – Jeneč (nová ŽST) 3. kategorie typu AH bez odd. náv. a nové SZZ Jeneč (v dílčím rozsahu) 3. kategorie typu ES. Bude provedena úprava stávajícího TZZ Jeneč (původně odb. Jeneček) – Středokluky. Bude provedena úprava stávajícího TZZ Jeneč – Unhošť s odstraněním oddílových návěstidel AH Pavlov.

Ostatní zabezpečovací zařízení zůstane v provozu.

### JÍZDY VLAKŮ

V úsecích Praha-Ruzyně – Hostivice a Praha-Zličín – Hostivice bude provoz bez omezení.  
V ŽST Hostivice bude provoz bez omezení na nevyloučené koleje.  
V úseku Hostivice – Jeneč – Unhošť – Kladno bude vyloučen kolejový provoz.  
V úsecích Hostivice – Rudná u Prahy a Hostivice – Středokluky bude vyloučen kolejový provoz.  
V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavín cestující využijí MHD.

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Rudná u Prahy budou odřeknuty v úseku Hostivice – Rudná u Prahy a budou nahrazeny NAD. Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Středokluky budou odřeknuty v úseku Hostivice – Středokluky – Noutonice a budou nahrazeny NAD.

Nákladní vlaky s přepravou vápence relace Nučice – Březno u Chomutova budou vedeny odklonem přes ŽST Beroun-Závodí a Rakovník. Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Jeneč budou odřeknuty.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní a jižní část) v ŽST Jeneč.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK5a v ŽST Unhošť.

## 6.1.6 Stavební postup SP2

### TERMÍN

07–10/2026, celkem 16 týdnů

### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. Vyloučená bude část staniční koleje SK7 (cca km 14,9 – vých. 19).

Vyloučené budou manipulační koleje SK9, SK9a a SK11.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová). V provozu budou staniční koleje SK1a a SK2a s novým nástupištěm. V provozu bude staniční kolej SK2. V provozu bude provizorní napojení stávajícího kolejiště ŽST Jeneč (ve stopě nové manipulační koleje SK11) včetně vlečky č. 1085 „Hödlmayr Č. R. a.s.“ (jižní část).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a stávající TZZ Praha-Zličín – Hostivice. V činnosti bude stávající SZZ Hostivice. V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zabezpečeny a nebudou přestavovány. V činnosti bude provizorní TZZ odb. Jeneček – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová) v rámci zprovozněného kolejiště. Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti. Stávající SZZ v původní ŽST Jeneč bude upraveno jen pro posunové cesty.

### JÍZDY VLAKŮ

V dotčených traťových úsecích bude zachován jednokolejný provoz. Stávající úsek odb. Jeneček – Jeneč bude zrušen a jízdy vlaků budou uskutečňovány již v nové trase mezi odb. Jeneček (provizorní) a ŽST Jeneč (nová). Vlaky směru Středokluky budou vedeny již přes ŽST Jeneč (nová).

V ŽST Hostivice bude během výluky části staniční koleje SK7 omezen počet průběžných kolejí s nástupní hranou. Z toho důvodu bude provozní rameno osobních vlaků Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy rozděleno v ŽST Hostivice na dvě ramena. Během taktové skupiny budou vlaky ze směru Praha-Smíchov vedeny na nevyločenou část SK7, vlaky ze směru Rudná u Prahy a Středokluky budou vedeny na SK5 a SK3 a vlaky hlavní tratě budou vedeny na SK1 a SK2. Vlaky nákladní dopravy budou provozovány dle stávající technologie.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křižování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 budou z ŽST Kladno vedeny na kolej SK2, kde bude ukončena jízda vlaku. Následně se souprava posunem přemístí úvratí přes unhošťské záhlaví na kolejiště stávající ŽST Jeneč, kde dojde k objezdu lokomotivy a přistavení vozů na vlečku. Obsluha z vlečky bude probíhat analogicky. Délka vlaku bude omezena na 250 m dle vzdálenosti seřaďovacích návěstidel na záhlaví, z toho důvodu budou delší vlaky děleny v ŽST Kladno a obsluha ŽST Jeneč bude prováděna nadvakrát.

V ŽST Unhošť bude docházet ke křižování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 1,5 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečky č. 1085 „Hödlmayr Č.R. a.s.“ (severní část).

### 6.1.7 Stavební postup SP2a

#### TERMÍN

11–12/2026, celkem 5 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. Vyloučené budou manipulační koleje SK9, SK9a a SK11.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní)– Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová). V provozu budou staniční koleje SK1a a SK2a s novým nástupištěm. V provozu budou staniční koleje SK1 a SK2. V provozu bude staniční kolej SK3 bez napojení zhlaví směr Unhošť. V provozu budou staniční koleje SK13, SK13a a napojení nových kolejí vlečky č. 1085 „Hödlmayr Č. R. a.s.“ (severní část). Kolejiště původní ŽST Jeneč včetně kolejiště vlečky č. 1085 „Hödlmayr Č. R. a.s.“ (jižní část) bude odpojeno a zrušeno.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a stávající TZZ Praha-Zličín – Hostivice. V činnosti bude stávající SZZ Hostivice. V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zabezpečeny a nebudou přestavovány. V činnosti bude provizorní TZZ odb. Jeneček – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová) v rámci zprovozněného kolejiště. Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

V závěru stavebního postupu bude aktivováno TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

#### JÍZDY VLAKŮ

V dotčených traťových úsecích bude zachován jednokolejný provoz. Stávající úsek odb. Jeneček – Jeneč bude zrušen a jízdy vlaků budou uskutečňovány již v nové trase mezi odb. Jeneček (provizorní) a ŽST Jeneč (nová). Vlak směřu Středokluky budou vedeny již přes ŽST Jeneč (nová).

V ŽST Hostivice bude provoz dle stávající technologie.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křižování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 budou z ŽST Kladno vedeny na kolej SK1, kde bude ukončena jízda



vlaku a lokomotiva bude přemístěna na konec soupravy. Následně se souprava posunem přemístí dvojitou úvratí přes SK1a a SK3 na nové kolejiště vlečky. Obsluha z vlečky bude probíhat analogicky.

V ŽST Unhošť bude docházet ke křižování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 1,5 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.

### 6.1.8 Zimní přestávka 2026/27

#### TERMÍN

12/2026–02/2027, celkem 8 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. Vyloučené budou manipulační koleje SK9, SK9a a SK11.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní)– Rudná u Prahy.

V provozu bude TK na trati 528B odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude TK na trati 520C odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude stávající TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a stávající TZZ Praha-Zličín – Hostivice. V činnosti bude stávající SZZ Hostivice. V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zabezpečeny a nebudou přestavovány. V činnosti bude provizorní TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová). Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

#### JÍZDY VLAKŮ

V dotčených traťových úsecích bude zachován jednokolejný provoz. Stávající úsek odb. Jeneček – Jeneč bude zrušen a jízdy vlaků budou uskutečňovány již v nové trase mezi odb. Jeneček (provizorní) a ŽST Jeneč (nová). Vlaky směru Středokluky budou vedeny již přes ŽST Jeneč (nová).

V ŽST Hostivice bude provoz dle stávající technologie, nákladní vlaky s přepravou vápence budou vedeny již mimo ŽST Hostivice.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křižování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a, příp. SK1 a SK2. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 a nákladní vlaky s přepravou vápence budou

provozovány již dle návrhové technologie a s využitím traťového úseku odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V ŽST Unhošť bude docházet ke křížování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.

### 6.1.9 Stavební postup SP3a

#### TERMÍN

02/2027, celkem 1 týden

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

Vyloučena bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. V provozu budou pouze staniční koleje SK3 a SK5, ostatní koleje budou vyloučené.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK na trati 528B odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude TK na trati 520C odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Zrušeno bude stávající TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a stávající SZZ Hostivice. V závěru stavebního postupu bude aktivováno provizorní TZZ Praha-Ruzyně 3. kategorie typu AH bez odd. náv. a bude aktivováno provizorní SZZ Hostivice 3. kategorie typu ES. Během postupu bude v ŽST Hostivice umístěna tabule k zavěšování hlavních klíčů a mezi dopravnami Praha-Zličín, Hostivice a odb. Jeneček (provizorní) bude zavedeno telefonické dorozumívání, výprava vlaku v ŽST Hostivice bude prováděna návěstí Odjezd.

V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zabezpečeny a nebudou přestavovány. V činnosti bude provizorní TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová). Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude vyloučen kolejový provoz.

V úseku Praha-Zličín – Hostivice bude provoz bez omezení.

V ŽST Hostivice bude umožněn provoz osobních vlaků ze směru Praha-Zličín na SK3 a ze směru Rudná u Prahy a Středokluky na SK5. Z toho důvodu bude provozní rameno osobních vlaků Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy rozděleno v ŽST Hostivice na dvě ramena.

V úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč – Unhošť – Kladno bude provoz bez omezení. V úsecích Rudná u Prahy – odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč – Středokluky bude provoz bez omezení.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křižování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a, příp. SK1 a SK2. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 a nákladní vlaky s přepravou vápence budou provozovány již dle návrhové technologie a s využitím traťového úseku odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V ŽST Unhošť bude docházet ke křižování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavín cestující využijí MHD.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1278 „Vlečka Karlovarská“ a na vlečce č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice“ v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1235 „Vlečka A.Z. Hostivice“ v ŽST Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.

### 6.1.10 Stavební postup SP3

#### TERMÍN

02–06/2027, celkem 18 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. V provozu budou pouze staniční koleje SK3, SK5, SK7 a SK9, ostatní koleje budou vyloučené.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní)– Rudná u Prahy.

V provozu bude TK na trati 528B odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude TK na trati 520C odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude provizorní TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a provizorní SZZ Hostivice. V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zabezpečeny a nebudou přestavovány. V činnosti bude provizorní TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová). Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

## JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice a Praha-Zličín bude provoz bez omezení.

V ŽST Hostivice bude omezen počet průběžných kolejí s nástupní hranou. Z toho důvodu bude provozní rameno osobních vlaků Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy rozděleno v ŽST Hostivice na dvě ramena. Během taktové skupiny budou vlaky ze směru Praha-Smíchov a vlaky ze směru Středokluky vedeny na SK7, vlaky ze směru Rudná u Prahy budou vedeny na SK9 a vlaky hlavní tratě budou vedeny na SK3 a SK5. Vlaky nákladní dopravy nebudou provozovány.

V úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč – Unhošť – Kladno bude provoz bez omezení. V úsecích Rudná u Prahy – odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč – Středokluky bude provoz bez omezení.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křížování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a, příp. SK1 a SK2. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 a nákladní vlaky s přepravou vápence budou provozovány již dle návrhové technologie a s využitím traťového úseku odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V ŽST Unhošť bude docházet ke křížování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 2,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 2,0 minuta.

## DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojné tratě.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1278 „Vlečka Karlovarská“ a na vlečce č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice“ v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1235 „Vlečka A.Z. Hostivice“ v ŽST Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.

## 6.1.11 Stavební postup SP3b

### TERMÍN

7/2027, celkem 3 týdny

### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

Vyloučena bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. V provozu budou pouze staniční koleje SK3, SK5, SK7 a SK9, ostatní koleje budou vyloučeny.

V provozu bude TK v úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Rudná u Prahy.

Vyloučena bude TK na trati 528B odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude TK na trati 520C odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

Vyloučena bude TK Jeneč (nová) – Unhošť.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

## ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Zrušeno bude provizorní TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice. V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice 3. kategorie typu AH bez odd. náv.

V činnosti bude provizorní SZZ Hostivice. V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové SZZ Hostivice 3. kategorie typu ES v rozsahu zprovozněného kolejiště.

V činnosti bude provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní). V činnosti bude provizorní SZZ odb. Jeneček (provizorní), obvod odbočky bude zahrnovat jak provizorní výhybku 1XP, tak novou výhybku 1X nové odb. Jeneček. Stávající výhybky 1, 2 a 4 budou zapevněny a nebudou přestavovány. Zrušeno bude provizorní TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ Hostivice – Jeneč (nová) v obou TK 3. kategorie typu AB a bude zrušeno provizorní TZZ Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V činnosti bude nové TZZ odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová). V závěru stavebního postupu bude upraveno provizorní TZZ Jeneč (nová) – Unhošť pro nové vedení traťové koleje.

Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

## JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude vyloučen kolejový provoz.

V úseku Praha-Zličín – Hostivice bude provoz bez omezení.

V ŽST Hostivice bude umožněn provoz osobních vlaků ze směru Praha-Zličín a Rudná u Prahy. Vlaky nákladní dopravy nebudou provozovány.

V úseku Hostivice – odb. Jeneček (provizorní) – Rudná u Prahy bude provoz bez omezení. V úsecích Rudná u Prahy – odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč – Středokluky bude provoz bez omezení.

V úseku odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč bude vyloučen kolejový provoz.

V úseku Jeneč – Unhošť bude vyloučen kolejový provoz.

V ŽST Unhošť a Kladno bude provoz bez omezení.

Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 v ŽST Jeneč budou provozovány již dle návrhové technologie a s využitím traťového úseku Středokluky – Jeneč (nová).

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 2,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 2,0 minuta.

## DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavín cestující využijí MHD.

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Středokluky budou odřeknuty v úseku Hostivice – Středokluky – Noutonice a budou nahrazeny NAD.

Nákladní vlaky s přepravou vápence relace Nučice – Březno u Chomutova budou vedeny odklonem přes ŽST Beroun-Závodí a Rakovník. Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Jeneč budou vedeny odklonem přes ŽST Podlešín a Středokluky.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1278 „Vlečka Karlovarská“ a na vlečce č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice“ v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1235 „Vlečka A.Z. Hostivice“ v ŽST Hostivice.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na SK9 v ŽST Hostivice.



## 6.1.12 Stavební postup SP4

### TERMÍN

07–12/2027, celkem 22 týdnů

### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice. V provozu budou pouze nové staniční koleje SK2, SK4 a SK6 s novým nástupištěm mezi kolejemi SK2 a SK4 a provizorním nástupištěm u koleje SK6. Staniční koleje budou napojené pouze na záhlaví směr Praha-Ruzyně (v TK2) a směr Jeneč (obě TK). Ostatní koleje a části zhlaví a záhlaví budou vyloučené.

V provozu budou obě TK v úseku Hostivice – Jeneč (nová).

Vyloučena bude TK Hostivice – odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude odb. Jeneček (provizorní).

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček (provizorní) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť, částečně v ose stávající koleje, částečně v ose nové TK2 Jeneč – Fialka.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude nové TZZ Praha-Ruzyně – Hostivice a nové SZZ Hostivice v rozsahu provozovaného kolejiště. V činnosti bude nové TZZ Hostivice – Jeneč v obou TK.

V závěru stavebního postupu bude aktivováno SZZ Hostivice v rozsahu celého kolejiště. V závěru stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ Hostivice – odb. Jeneček (nová).

V činnosti bude nové SZZ odb. Jeneček (nová) a nové TZZ odb. Jeneček (nová) – Jeneč (nová). V činnosti bude nové SZZ Jeneč (nová). V činnosti bude provizorní TZZ Jeneč (nová) – Unhošť.

Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude zachován jednokolejný provoz bez omezení.

V ŽST Hostivice bude omezen počet průběžných kolejí s nástupní hranou. Během taktové skupiny se budou ve stanici vyskytovat dva vlaky hlavní tratě a jeden vlak ze směru Středokluky. S ohledem na omezenou délku provizorního nástupiště budou vlaky ze směru Středokluky vedeny na SK6 a vlaky hlavní tratě na SK2 a SK4. Při jízdě vlaků přes provizorní přechod kolejí bude zajištěna bezpečnost cestujících ve stanici v souladu s předpisem SŽ D1. Vlaky nákladní dopravy nebudou provozovány. Případná obsluha vlečky č. 1235 bude možná jen mimo dobu provozu osobní dopravy.

V úseku Hostivice – odb. Jeneček (nová) – Jeneč – Unhošť – Kladno bude provoz bez omezení. V úsecích Rudná u Prahy – odb. Jeneček (nová) – Jeneč – Středokluky bude provoz bez omezení.

V ŽST Jeneč bude docházet ke křižování vlaků na staničních kolejích SK1a a SK2a, příp. SK1 a SK2. Nákladní vlaky obsluhující vlečku č. 1085 a nákladní vlaky s přepravou vápence budou provozovány již dle návrhové technologie a s využitím traťového úseku odb. Jeneček (nová) – Jeneč (nová).

V ŽST Unhošť bude docházet ke křižování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice –



Jeneč bude nejvíce 2,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 2,0 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na vlečce č. 1278 „Vlečka Karlovarská“ a na vlečce č. 1114 „Maersk Logistics, vlečka Hostivice“ v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice.

### 6.1.13 Zimní přestávka 2026/27 a stavební postup SP5a

#### TERMÍN

12/2027–02/2028, celkem 8 týdnů (zimní přestávka)

02–04/2028, celkem 9 týdnů (SP5a)

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu bude TK Praha-Ruzyně – Hostivice.

V provozu bude ŽST Hostivice v celém rozsahu nového kolejiště.

V provozu budou obě TK v úseku Hostivice – Jeneč (nová).

V provozu bude TK Hostivice – odb. Jeneček (nová).

V provozu bude odb. Jeneček (nová).

V provozu bude TK odb. Jeneček (nová) – Rudná u Prahy.

V provozu bude TK odb. Jeneček (nová) – Jeneč (nová).

V provozu bude ŽST Jeneč (nová).

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Středokluky.

V provozu bude TK Jeneč (nová) – Unhošť, částečně v ose stávající koleje, částečně v ose nové TK2 Jeneč – Fialka.

V provozu bude ŽST Unhošť. Ve stanici budou pouze dvě průběžné staniční koleje SK1 a SK2, přičemž staniční kolej SK3 zůstane napojena pouze do zhlaví směr Jeneč.

V provozu bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude nové zabezpečovací zařízení v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč a přilehlých úsecích.

V činnosti bude provizorní TZZ Jeneč (nová) – Unhošť.

Ostatní stávající zabezpečovací zařízení bude v činnosti.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč provoz již dle návrhové technologie.

V úseku Jeneč – Unhošť – Kladno bude zachován jednokolejný provoz.

V ŽST Unhošť bude docházet ke křižování na staničních kolejích SK1 a SK2 se zachováním bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti.

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice bude nejvíce 1,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Hostivice – Jeneč bude nejvíce 2,0 minuta. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude nejvíce 2,0 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

### 6.1.14 Stavební postup SP5b

#### TERMÍN

04–05/2028, celkem 6 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu budou TK a SK v úseku Praha-Ruzyně – Jeneč.

Vyloučena bude TK Jeneč – Unhošť.

Vyloučena bude ŽST Unhošť.

Vyloučena bude TK Unhošť – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno. Vyloučena bude část zhlaví směr Unhošť a SK3b. Záhloví směr Unhošť bude přístupné pouze ze staničních kolejí SK2a a SK50a.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude nové zabezpečovací zařízení v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč a přilehlých úsecích.

Stávající zabezpečovací zařízení Jeneč – Unhošť – Kladno bude demontováno. Na konci stavebního postupu bude aktivováno nové TZZ Jeneč – odb. Fialka v obou traťových kolejích a nové TZZ odb. Fialka – Kladno v TK1, vše 3. kategorie typu AB. V odb. Fialka bude aktivováno nové SZZ 3. kategorie typu ES. V ŽST Kladno bude aktivováno stávající SZZ na cílový rozsah kolejiště.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Jeneč bez omezení dle návrhové technologie.

V úseku Jeneč – Kladno bude vyloučen kolejový provoz.

V ŽST Kladno bude provoz převážně bez omezení. Vlečka č. 1136 „MTH Kladno“ bude přístupná pouze úvratí přes SK13 a SK13a. Manipulační koleje SK4 s místem nakládky a vykládky a SK4a pro potřeby správce trati budou přístupné pouze úvratí přes záhloví směr Unhošť a SK2a nebo SK50a.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavin – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavin cestující využijí MHD.

Nákladní vlaky s přepravou vápence relace Nučice – Březno u Chomutova budou vedeny odklonem přes ŽST Beroun-Závodí a Rakovník. Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Jeneč budou vedeny odklonem přes ŽST Podlešín a Středokluky.

### 6.1.15 Stavební postup SP5c

#### TERMÍN

06–07/2028, celkem 7 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu budou TK a SK v úseku Praha-Ruzyně – Jeneč.

V provozu budou TK1 a TK2 Jeneč – Fialka.

V provozu bude odb. Fialka.

V provozu bude TK1 Fialka – Kladno. Vyloučena bude TK2 Fialka – Kladno.

ŽST Unhošť bude zrušena, její funkci pro cestující převezme nová zastávka Malé Přítočno. Nová zastávka Velké Přítočno nebude zatím zprovozněna pro cestující.

ŽST Kladno bude v provozu, vyloučena bude část zhlaví a záhloví 2. traťové koleje směr Fialka. Staniční koleje SK4 a SK4a budou bez kolejové napojení.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude nové zabezpečovací zařízení v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč a přilehlých úsecích.

V provozu bude nové TZZ Jeneč – odb. Fialka v obou traťových kolejích a nové TZZ odb. Fialka – Kladno v 1. traťové koleji, vše 3. kategorie typu AB. V odb. Fialka bude v provozu nové SZZ 3. kategorie typu ES.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Jeneč bez omezení dle návrhové technologie.

V úseku Jeneč – Fialka bude zaveden dvoukolejný provoz. V úseku Fialka – Kladno bude zachován jednokolejný provoz po novém úseku trati. Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude pro vlaky osobní dopravy nejvíce 1,0 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky pro SK4 v ŽST Kladno.

### 6.1.16 Stavební postup SP6a

#### TERMÍN

07–09/2028, celkem 11 týdnů

#### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

V provozu budou TK a SK v úseku Praha-Ruzyně – Jeneč.

V provozu bude TK1 Jeneč – Fialka. Vyloučena bude TK2 Jeneč – Fialka.

V provozu bude odb. Fialka.

V provozu bude TK1 a TK2 Fialka – Kladno.

ŽST Unhošť bude zrušena, její funkci pro cestující převezme nová zastávka Malé Přítočno. Nová zastávka Velké Přítočno bude zprovozněna pro cestující.

ŽST Kladno bude v provozu.

#### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

V činnosti bude nové zabezpečovací zařízení v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč a přilehlých úsecích.

V provozu bude nové TZZ Jeneč – odb. Fialka – Kladno v obou traťových kolejích, vše 3. kategorie typu AB. V odb. Fialka bude v provozu nové SZZ 3. kategorie typu ES.

#### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Jeneč bez omezení dle návrhové technologie.

V úseku Jeneč – Fialka bude zaveden jednokolejný provoz. V úseku Fialka – Kladno bude zaveden dvoukolejný provoz. Kolem pracovních míst bude snížena rychlost na 50 km/h. Prodloužení jízdních dob v úseku Jeneč – Kladno bude pro vlaky osobní dopravy nejvíce 1,0 minuta.

#### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Bude vypracován výlukový jízdní řád s upravenými časovými polohami vlaků. Výlukový jízdní řád bude zpracován pro celé rameno Praha Mas. n. – Kladno s návazností na přípojně tratě.

## 6.1.17 Stavební postup SP6b

### TERMÍN

10–11/2028, celkem 5 týdnů

### VYLOUČENÉ A PROVOZOVANÉ KOLEJE

Vyloučeny budou TK a SK v úseku Praha-Ruzyně – Jeneč.

Vyloučeny budou TK Jeneč – Fialka.

Vyloučena bude odb. Fialka.

Vyloučeny budou TK Fialka – Kladno.

V provozu bude ŽST Kladno.

Vyloučena bude TK Hostivice – Praha-Zličín.

Vyloučena bude TK Hostivice – odb. Jeneček.

Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Rudná u Prahy.

Vyloučena bude TK odb. Jeneček – Jeneč.

Vyloučena bude TK Jeneč – Středokluky.

### ČINNOST ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Během výluky dojde k přepojení na definitivní SZZ a TZZ v celém řešeném úseku. Při aktivaci budou návěstidla překonfigurována na DNS a doplněna o stop značky. Osazeny budou balízy a všechna ostatní neproměnná návěstidla ETCS. Současně s aktivací SZZ a TZZ bude aktivováno DOZ a systém ETCS-L2 ve výhradním provozu s benefity.

### JÍZDY VLAKŮ

V úseku Praha-Ruzyně – Hostivice – Jeneč – Kladno bude vyloučen kolejový provoz.

V úsecích Praha-Zličín – Hostivice – odb. Jeneček – Rudná u Prahy a odb. Jeneček – Jeneč – Středokluky bude vyloučen kolejový provoz.

V ŽST Kladno bude provoz bez omezení.

### DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Kladno budou odřeknuty v úseku Praha Mas. n. – Kladno, příp. Kladno-Ostrovec a budou nahrazeny NAD v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec. V úseku Praha Mas. n. – Praha-Veleslavín cestující využijí MHD.

Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Rudná u Prahy budou odřeknuty v úseku Hostivice – Rudná u Prahy a budou nahrazeny NAD. Vlaky osobní dopravy jedoucí v úseku Hostivice – Středokluky budou odřeknuty v úseku Hostivice – Středokluky – Noutonice a budou nahrazeny NAD.

Nákladní vlaky s přepravou vápence relace Nučice – Březno u Chomutova budou vedeny odklonem přes ŽST Beroun-Závodí a Rakovník. Nákladní vlaky s přepravou automobilů relace Kralupy nad Vltavou – Jeneč budou odřeknuty.

Bude vydán zákaz nakládky a vykládky na všech vlečkách v řešeném úseku.