



Název akce	ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)	
Druh dokumentace	Záměr projektu	
Část	K.1 – Provozní a dopravní technologie	11/2023
Objednatel	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Číslo smlouvy	Objednatele: E618-S-2227/2021/PAL	Zhotovitele: 21-113.205
Odpovědný zpracovatel části projektu	Ing. Matěj Mareš	
Zpracovali	Ing. Pavla Štěpánová	Štěpánová v. r.
Kontroloval	Ing. Jan Novák	Novák v. r.

O B S A H

1	ZADÁNÍ A ÚČEL DÍLA	6
1.1	POUŽITÉ PODKLADY	6
1.2	ROZSAH STAVBY	6
2	POPIS A VYHODNOCENÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	7
2.1	SOUČASNÝ STAV	7
2.2	PROJEKTOVÝ STAV	35
2.3	ORGANIZACE VÝSTAVBY	36
3	ROZSAH DOPRAVY	37
3.1	ROZSAH DOPRAVY – SOUČASNÝ STAV	37
3.2	ROZSAH DOPRAVY – VÝHLEDOVÝ STAV	38
4	JÍZDNÍ/CESTOVNÍ DOBY	40
4.1	JÍZDNÍ DOBY – SOUČASNÝ STAV	40
4.2	JÍZDNÍ DOBY – VÝHLEDOVÝ STAV	40
5	MODELOVÝ GVD	42
6	PROPUSTNOST	43
7	PERSONÁLNÍ POTŘEBA DOPRAVNÍCH ZAMĚSTNANCŮ	46
	SEZNAM PŘÍLOH.....	47

SEZNAM ZKRATEK

ASP	aktualizace studie proveditelnosti
AVV	automatické vedení vlaku
CDP	centrální dispečerské pracoviště
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
EOV	elektrický ohřev výhybek
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač
Ex, R, Sp, Os	druhové zkratky osobních vlaků (expres, rychlík, spěšný, osobní)
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro žel. aplikace
GVD	grafikon vlakové dopravy
ITJŘ	integrovaný taktový jízdní řád
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
Nex, Pn, Mn	druhové zkratky nákladních vlaků (expresní, průběžný, manipulační)
PK	provozní koncept
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
RDP	regionální dispečerské pracoviště
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej
SP	studie proveditelnosti
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC (SŽ)	Správa železniční dopravní cesty, a. s. (Správa železnic, státní organizace)
TEN-T	transevropská dopravní síť
TK	traťová kolej
TTP	tabulky traťových poměrů
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

<i>TABULKA 2.1 – HMOTNOSTNÍ NORMATIVY PRO LOKOMOTIVY ZÁVISLÉ TRAKCE ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, SUDÝ SMĚR.....</i>	<i>8</i>
<i>TABULKA 2.2 – HMOTNOSTNÍ NORMATIVY PRO LOKOMOTIVY ZÁVISLÉ TRAKCE ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, LICHÝ SMĚR</i>	<i>10</i>
<i>TABULKA 2.3 – HMOTNOSTNÍ NORMATIVY PRO LOKOMOTIVY NEZÁVISLÉ TRAKCE ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, SUDÝ SMĚR.....</i>	<i>11</i>
<i>TABULKA 2.4 – HMOTNOSTNÍ NORMATIVY PRO LOKOMOTIVY NEZÁVISLÉ TRAKCE ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, LICHÝ SMĚR</i>	<i>12</i>
<i>TABULKA 2.5 – PARAMETRY ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ.....</i>	<i>12</i>
<i>TABULKA 2.6 – ŽST MĚLNÍK – POPIS NÁSTUPIŠŤ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>14</i>
<i>TABULKA 2.7 – ŽST MĚLNÍK – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>14</i>
<i>TABULKA 2.8 – ŽST MĚLNÍK – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>18</i>
<i>TABULKA 2.9 – ŽST LIBĚCHOV – POPIS NÁSTUPIŠŤ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>18</i>
<i>TABULKA 2.10 – ŽST LIBĚCHOV – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>19</i>
<i>TABULKA 2.11 – ŽST LIBĚCHOV – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>20</i>
<i>TABULKA 2.12 – ŽST ŠTĚTÍ – POPIS NÁSTUPIŠŤ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>21</i>
<i>TABULKA 2.13 – ŽST ŠTĚTÍ – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>21</i>
<i>TABULKA 2.14 – ŽST ŠTĚTÍ – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>23</i>
<i>TABULKA 2.15 – ŽST HOŠTKA – POPIS NÁSTUPIŠŤ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>24</i>
<i>TABULKA 2.16 – ŽST HOŠTKA – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>24</i>
<i>TABULKA 2.17 – ŽST HOŠTKA – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>28</i>
<i>TABULKA 2.18 – ŽST POLEPY – POPIS NÁSTUPIŠŤ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>29</i>
<i>TABULKA 2.19 – ŽST POLEPY – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>30</i>
<i>TABULKA 2.20 – ŽST POLEPY – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>32</i>
<i>TABULKA 2.21 – ŽST LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ – SEZNAM KOLEJÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>34</i>
<i>TABULKA 2.22 – ŽST LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ – SEZNAM PŘEJEZDŮ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>34</i>
<i>TABULKA 2.23 – ŽST MĚLNÍK – SEZNAM DOPRAVNÍCH KOLEJÍ, PROJEKTOVÝ STAV</i>	<i>35</i>
<i>TABULKA 2.24 – ŽST LIBĚCHOV ZÁMEK – SEZNAM DOPRAVNÍCH KOLEJÍ, PROJEKTOVÝ STAV</i>	<i>36</i>
<i>TABULKA 2.25 – ŽST ŠTĚTÍ – SEZNAM DOPRAVNÍCH KOLEJÍ, PROJEKTOVÝ STAV</i>	<i>36</i>
<i>TABULKA 2.26 – ŽST POLEPY – SEZNAM DOPRAVNÍCH KOLEJÍ, PROJEKTOVÝ STAV</i>	<i>36</i>
<i>TABULKA 3.1 – ROZSAH OSOBNÍ DOPRAVY V ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>37</i>
<i>TABULKA 3.2 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY V ÚSEKU MĚLNÍK – LITOMĚŘICE DOLNÍ NÁDRAŽÍ, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>38</i>
<i>TABULKA 3.3 – ROZSAH OSOBNÍ DOPRAVY V ÚSEKU LITOMĚŘICE – ŠTĚTÍ, VÝHLEDOVÝ STAV</i>	<i>38</i>
<i>TABULKA 3.4 – ROZSAH OSOBNÍ DOPRAVY V ÚSEKU ŠTĚTÍ – MĚLNÍK, VÝHLEDOVÝ STAV.....</i>	<i>39</i>
<i>TABULKA 3.5 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY V ÚSEKU LITOMĚŘICE – ŠTĚTÍ, VÝHLEDOVÝ STAV.....</i>	<i>39</i>
<i>TABULKA 3.6 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY V ÚSEKU ŠTĚTÍ – MĚLNÍK, VÝHLEDOVÝ STAV</i>	<i>39</i>
<i>TABULKA 4.1 – JÍZDNÍ DOBY V SOUČASNÉM STAVU</i>	<i>40</i>
<i>TABULKA 4.2 – JÍZDNÍ DOBY VE VÝHLEDOVÉM STAVU</i>	<i>41</i>
<i>TABULKA 6.1 – UKAZATELE PROPUSTNOSTI TRAŤOVÝCH KOLEJÍ (POPIS)</i>	<i>43</i>
<i>TABULKA 6.2 – UKAZATELE PROPUSTNOSTI MĚLNÍK – LIBĚCHOV, SOUČASNÝ STAV</i>	<i>44</i>
<i>TABULKA 6.3 – UKAZATELE PROPUSTNOSTI MĚLNÍK – ŠTĚTÍ, VÝHLEDOVÝ STAV</i>	<i>45</i>

<i>TABULKA 7.1 – PERSONÁLNÍ POTŘEBA V ŘEŠENÉM ÚSEKU, SOUČASNÝ STAV.....</i>	<i>46</i>
<i>OBRÁZEK 5.1 – VÝŘEZ GVD PRO OBDOBÍ PŘEPRAVNÍ ŠPIČKY 6 – 8 H.....</i>	<i>42</i>
<i>OBRÁZEK 6.1 – VZTAH MEZI MÍROU ZATÍŽENÍ, PŘEDPOKLÁDANOU KVALITOU</i>	<i>44</i>

1 ZADÁNÍ A ÚČEL DÍLA

Předložení provozní a dopravní technologie je součástí dokumentace „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“. Obsahuje popis a zhodnocení současného stavu, popisuje stav po realizaci a jeho přínosy.

1.1 Použité podklady

Závazné podklady jsou:

- zadávací dokumentace (smlouva o dílo, všeobecné a zvláštní technické podmínky).

Ostatní podklady jsou:

- pomůcky grafikonu pro období platnosti 2021/2022;
- tabulky traťových poměrů;
- základní dopravní dokumentace (staniční řád, jeho přílohy a přípojové provozní řady);
- ostatní informace a vyjádření získané během zpracování od SŽ, jednotlivých provozovatelů železniční dopravy, objednatelů osobní dopravy a jiných relevantních subjektů.

1.2 Rozsah stavby

Rozsah stavby je definován úsekem Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) trati č. 503 Nymburk – Ústí nad Labem západ.

2 POPIS A VYHODNOCENÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

2.1 Současný stav

Traťový úsek Mělník – Litoměřice dolní nádraží je součástí trati Nymburk – Děčín. Tato trať je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 072 (Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ), v nákresech jízdních řádů číslem 503, v tabulkách traťových poměrů je trať označena číslem 503A (Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ). Traťová třída zatížení je D4, tj. maximální přípustná hmotnost na nápravu 22,5 t a 8 t na běžný metr délky. Maximální traťová rychlost je 120 km/h (v úseku Mělník – Liběchov a následně Polepy – Litoměřice d. n.). Normativ délky nákladního vlaku činí 517 m, normativ délky osobního vlaku (dálkové dopravy i zastávkového) je 160 m.

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv jsou uvedeny v tabulkách 2.1 – 2.4.

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Mělník – Liběchov	120/123	T ₄ 2600	
		T 2270	
		S 2000	
		U 1200	
	140/141	T ₄ 2270	
		T 2200	
		S 1950	
		U 1200	
	162	T 2000	
		S 1800	
		U 1200	
	163	T ₄ 2600	
		T 2270	
		S 2000	
		U 1200	
	Taurus/Vectron	T ₄ 2600	
		T 2500	
		S 2300	
		U 1200	
	Traxx	T ₄ 2600	
		T 2500	
		S 2300	
		U 1200	
Liběchov – Hoštka	120/123	T ₄ 2600	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2270	
		S 2000	
		U 1200	
		T 1900	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		S 1700	
		U 1200	

Liběchov – Hoštka	140/141	T 2200 S 1950 U 1200	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 1700 S 1500 U 1200	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2000 S 1800 U 1200	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
	162	T 1600 S 1450 U 1200	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T ₄ 2600 T 2270 S 2000 U 1200	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2050 S 1800 U 1200	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
	163	T 3200 S 3000 U 2000	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2650 S 2450 U 2050	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 3200 S 3000 U 2000	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
	Taurus/Vectron	T 2600 S 2400 U 2000	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 3200 S 3000 U 2000	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2600 S 2400 U 2000	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
Hoštka – Litoměřice dolní nádraží	120/123	T ₄ 2600 T 2270 S 2000 U 1200	
		T 2200 S 1950 U 1200	
		T 2000 S 1800 U 1200	
	140/141	T 2200 S 1950 U 1200	
		T 2000 S 1800 U 1200	
		T ₄ 2600 T 2270 S 2000 U 1200	
	162	T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	
	163	T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	
	Taurus/Vectron	T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	
		T 3200 S 3000 U 2000	

Tabulka 2.1 – Hmotnostní normativy pro lokomotivy závislé trakce úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, sudý směr

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Litoměřice dolní nádraží – Polepy	120/123	T ₄ 2600	
		T 2500	
		S 2200	
		U 1200	
	140/141	T 2200	
		S 1950	
		U 1100	
	162	T 2000	
		S 1800	
		U 1100	
Polepy – Mělník	163	T ₄ 2600*	při průjezdu u vj. náv. ŽST Polepy
		T 2500	* bez omez. rychl. pod 70 km/h
		S 2200	v úseku Litoměřice d. n. – Polepy,
		U 1200	jinak platí T 2500, S 2200
	Taurus/Vectron	T ₄ 3000	
		T 2800	při průjezdu u vjezd. náv. v ŽST
		S 2600	Polepy
		U 1400	
	Traxx	T ₄ 3000	
		T 2800	při průjezdu u vjezd. náv. ŽST
		S 2600	Polepy
		U 1400	
Polepy – Mělník	120/123	T ₄ 2600	při průj. vjezd. náv. ŽST Polepy
		T 2500	až km 389,400 bez omez. rychl.
		S 2200	pod 40km/h
		U 1200	při rozjezdu v ŽST Mělník T 2200,
	120/123	T 1800	
		S 1700	při průjezdu vjezd. náv. ŽST
		U 1200	Polepy, rozj. ŽST Polepy a průj.
			do km 389,400
	140/141	T 1350	
		S 1300	při rozj. v úseku vjezd. náv. ŽST
		U 1200	Polepy až km 389,400
	140/141	T 2200	při průj. vjezd. náv. ŽST Polepy
		S 1950	až km 389,400 bez omez. rychl.
		U 1100	pod 40km/h
		T 1500	při průjezdu vjezd. náv. ŽST
	140/141	S 1400	Polepy, rozj. ŽST Polepy a průj.
		U 1100	do km 389,400
		T 1250	
		S 1200	při rozj. v úseku vjezd. náv. ŽST
		U 1000	Polepy až km 389,400

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Polepy – Mělník	162	T 2000	při průjezdu u vj. náv. ŽST Polepy až km 389,400 bez omez. rychl.
		S 1800	pod 40 km/h
		U 1100	
		T 1500	při průjezdu vjezd. náv. ŽST Polepy, rozj. ŽST Polepy a průj. do km 389,400
		S 1400	
		U 1100	
	163	T 1250	při rozj. v úseku vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400
		S 1200	
		U 1100	
		T ₄ 2600	při průjezdu u vj. n. ŽST Polepy až km 389,400 bez omez. rychl.
		T 2500	pod 40 km/h
		S 2200	při rozjezdu v ŽST Mělník T 2200, S 2000
	Taurus/Vectron	T 1800	při průjezdu vjezd. náv. ŽST Polepy, rozj. ŽST Polepy a průj. do km 389,400
		S 1700	
		U 1200	
		T 1450	při rozj. v úseku vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400
		S 1400	
		U 1200	
	Traxx	T ₄ 3000	při průjezdu u vj. n. ŽST Polepy až km 389,400 bez omez. rychl.
		T 2800	pod 40 km/h
		S 2600	při rozjezdu v ŽST Mělník T 2200, S 2000
		U 1400	
		T ₄ 2400	při průjezdu vjezd. náv. ŽST Polepy, rozj. ŽST Polepy a průj. do km 389,400
		T 2200	
		S 2000	
		U 1400	
		T 1800	při rozj. v úseku vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400
		S 1600	
		U 1400	

Tabulka 2.2 – Hmotnostní normativy pro lokomotivy závislé trakce úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, lichý směr

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Mělník – Litoměřice dolní nádraží	753.7/755	T ₄ 2240	při průjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 2150	
		S 2000	
		U 1400	
		T ₄ 1400	při rozjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 1300	
		S 1250	
		U 1100	
	2× 742	T 2600	při průjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		S 2500	
		U 1400	
		T ₄ 2000	při rozjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Liběchov až Hoštka
		T 1900	
		S 1700	
		U 1700	
Mělník – Hoštka	742 (vlak Mn)	S 900	
Hoštka – Litoměřice dolní nádraží	742 (vlak Mn)	S 1500	

Tabulka 2.3 – Hmotnostní normativy pro lokomotivy nezávislé trakce úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, sudý směr

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Litoměřice dolní nádraží – Štětí	753.7/755	T ₄ 1880	při průj. v úseku vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400 T ₄ platí bez omezení rychlosti pod 70 km/h v úseku Litoměřice dolní nádraží – km 289,400
		T 1750	
		S 1650	
		U 1400	
		T ₄ 1440	při rozjezdu v úseku vjezd- náv. ŽST Polepy až km 389,400
		T 1300	
		S 1250	
		U 1100	
	2× 742	T 2500	při průjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400
		S 2300	
		U 1400	
		T ₄ 2000	při rozjezdu úsekem vjezd. náv. ŽST Polepy až km 389,400
		T 1900	
		S 1700	
		U 1400	
	742 (vlak Mn)	S 900	
Štětí – Mělník	753.7/755	T ₄ 1880	při průjezdu úsekem Mělník až Všetaty
		T 1750	
		S 1650	
		U 1400	
	2× 742	T ₄ 1400	při rozjezdu úsekem Mělník až Všetaty
		T 1300	
		S 1250	
		U 1100	
	2× 742	T 2500	při průjezdu úsekem Mělník až Všetaty
		S 2300	
		U 1400	

Úsek trati	Lokomotivní řada	Normativ hmotnosti	Poznámka
Štětí – Mělník	2× 742	T ₄ 2000	při rozjezdu úsekem Mělník až Všetaty
		T 1900	
		S 1700	
		U 1400	
	742 (vlak Mn)	S 1000	

Tabulka 2.4 – Hmotnostní normativy pro lokomotivy nezávislé trakce úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, lichý směr

Parametry úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží (konkrétně rozhodný spád, třída sklonu a traťová rychlost) jsou uvedeny v následující tabulce.

	Mělník								
4/IV	375,500		(110)	110	(110)	(110)		(110)	n
	376,100		(120)	120	(120)	(120)		(120)	
	378,790		70	90	(90)	(90)		(90)	n
4/IV-V	Liběchov								
4/IV-V	381,650		(100)	100	(100)	(100)		(100)	
	384,400		(90)	90	(90)	(90)		(90)	n
6/I	Štětí								
6/IV	390,757		(80)	80	(80)	(80)		(80)	n
6/I	Hoštka								
6/I									
	397,756		(80)	80	(80)	(80)		(80)	
	Polepy								
	398,060		(100)	100	(100)	(100)		(100)	Neurčený
6/II	398,825		(120)	120	(120)	(120)		(120)	
	401,650		(100)	100	(100)	(100)		(100)	n
	402,860		(120)	120	(120)	(120)		(120)	
	405,385		(105)	105	(105)	(105)		(105)	n
	406,010		(80)	80	(80)	(80)		(80)	n
	406,540		(90)	90	(90)	(90)		(90)	n
	Litoměřice dolní n.								

Tabulka 2.5 – Parametry úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží

Dopravny a zastávky

V řešeném souboru tratí se nachází 4 dopravní a 4 zastávky. Jejich základní popis se nachází v následujících odstavcích. Data u popisu stanic jsou platná ke konci roku 2021.

ŽST Mělník

Železniční stanice Mělník leží v km 371,715 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah. Je přilehlou stanicí pro trať D3 Mělník – Mladá Boleslav hl. n. Stanice je obsazena výpravčím a signalisty.

Ve stanici se nachází 5 vleček:

- č. 1102 „KOVOŠROT GROUP CZ, vlečka Mělník“ zaústěná výhybkou č. 16;
- č. 1247 „Vlečka Beck International“ zaústěná výhybkou č. 6 – vlečka není provozována, se zákazem jízdy drážních vozidel;
- č. 1340 „ZZN Polabí a. s. – vlečka Mělník“, zaústěná výhybkou č. 23;
- č. 1117 „MEFRIT Mělník“ zaústěná výhybkou č. M1;
- č. 1232 „Vlečka – přístav Mělník“ zaústěná výhybkou č. 101.

ŽST Mělník je vybavena SZZ 2. kategorie – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky. Zařízení ovládá výpravčí z dopravní kanceláře a signalisté ze St. 1 a St. 2. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení je v úseku mezi stanicemi:

- Všetaty – Mělník v obou traťových kolejích 3. kategorie – jednosměrný trojznakový automatický blok;
- Mělník – Liběchov v obou traťových kolejích 3. kategorie – prozatímní obousměrný trojznakový automatický blok podle ZL 16/70.

Pro zajištění jízdy vlaků po nesprávné koleji je v mezistaničním úseku Všetaty – Mělník zřízena v km 366,285 hláska Mikov, která se zřizuje na základě vydaného Rozkazu o výluce, ve kterém musí být aktivace hlásky výslovně uvedena. Po její aktivaci se jedná o TZZ 1. kategorie.

Rozhodný spád v úseku Mělník – Liběchov je 4 ‰ a třída sklonu IV.

Ve stanici jsou 4 nástupiště u kolejí č. 3, 1, 2 a 4. Jejich popis je uveden v následující tabulce.

Nástupiště	Délka [m]	Výška nástupiště nad TK [mm]
č. 1 u koleje č. 3	160	250
č. 2 u koleje č. 1	217	250
č. 3 u koleje č. 2	186	380
č. 4 u koleje č. 4	181	250

Tabulka 2.6 – ŽST Mělník – popis nástupišť, současný stav

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
1	2	3	4	5
Dopravní koleje				
1	951/882	nv 10 - 37	S1 - L1	TV v celé délce.
2	951/860	nv 7 - 34	S2 - L2	TV v celé délce.
3	847/829	nv 13 - hjv 35	S3 - L3	TV v celé délce.
4	810/775	nv 11 - 33	S4 - L4	TV v celé délce.
6	744/707	nv 12 - 32	S6 - L6	TV v celé délce.
8	634/594	nv 15 - 31	S8 - L8	TV v celé délce.
10	601/549	nv 15 - 30	S10 - L10	TV v celé délce.
Manipulační koleje				
5	508/500	hvj 16 - 27	Se4 - hjv 27	Kolej s boční rampou, bez TV.
5a	33	neuvádí se	nv 27 - zarážedlo	Kolej s čelní rampou, bez TV.
12	480	neuvádí se	nv 18 - 26	TV v celé délce.
12a	55	neuvádí se	nv 17 - zarážedlo	Kolej pro potřeby OSPD, bez TV.
14	396	neuvádí se	nv 19 - 25	TV v celé délce.
14a	68	neuvádí se	nv 29XA - zarážedlo	Bez TV.
16	350	neuvádí se	nv 20 - 24	TV v celé délce.
18	324	neuvádí se	nv 21 - 24	TV v celé délce.
20	161	neuvádí se	nv 23 - zarážedlo	Bez TV.
20a	195	neuvádí se	nv 22 - návěst Posun zakázán	Nejvyšší povolená rychlost 5 km/h, bez TV.
Spojovací koleje				
spojovací kolej	1993	neuvádí se	hvj 42 - 101*	Kolej pro obsluhu vleček, bez TV. Nejvyšší povolená rychlost 30 km/h
Odvratné koleje				
12b	63	neuvádí se	nv 29XA - zarážedlo	Bez TV.

Poznámka: výhybka č. 101 je odbočnou výhybkou na vlečku „Vlečka - přístav Mělník“

Tabulka 2.7 – ŽST Mělník – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

ŽST Mělník, vjezdová návěstidla 1L, 2L (km 370,702)				
P2934	370,717 L5	silnice IV. třídy ulice Okružní	PZS 3ZNI typ AŽD 71	Kontrolní stanoviště PZZ: ŽST Mělník St 1, možnost vypnutí z činnosti tlačítkem „Vyluka posunu“ v ŽST Mělník. Ovládací obvody směr Všetaty – Mělník: 1. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník 2. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník Ovládací obvody směr Mělník – Všetaty: 1. TK km 372,660 – 369,151, 2. TK km 372,670 – 369,151. Mezní doba anulace je 8 minut a 30 sekund. Přejezd v obvodu ŽST Mělník.
P2935	371,102 A	silnice III. třídy ulice Řepinská/Blatecká	PZS 3ZNI typ AŽD 71	Kontrolní stanoviště PZZ: ŽST Mělník St 1. Ovládací obvody směr Všetaty – Mělník: 1. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník, 2. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník. Ovládací obvody směr Mělník – Všetaty: 1. TK km 372,660 – 369,151, 2. TK km 372,670 – 369,151. Neměří dobu anulace. Přejezd v obvodu ŽST Mělník.
P2936	371,428 C	silnice II. třídy ulice Kokořinská	PZS 3ZNI typ AŽD 71	Kontrolní stanoviště PZZ: ŽST Mělník St 1. Ovládací obvody směr Všetaty – Mělník: 1. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník, 2. TK km 369,151 – obsluha SZZ ŽST Mělník. Ovládací obvody směr Mělník – Všetaty: 1. TK km 373,660 – 369,151, 2. TK km 373,670 – 369,151. Neměří dobu anulace. Přejezd v obvodu ŽST Mělník.
ŽST Mělník, dopravní kancelář (km 371,715)				
P2937	372,410 D	silnice III. třídy ulice Chlumecká (k ulici Řipská/ Nádražní)	PZS 3ZNI typ AŽD 71	Kontrolní stanoviště PZZ: ŽST Mělník St 2. Ovládací obvody pro směr Mělník – Liběchov: 1. TK km 371,115 – 373,985, 2. TK km 371,115 – 373,655 Ovládací obvody pro směr Liběchov – Mělník: 1. TK km 373,985 – obsluha SZZ ŽST Mělník, 2. TK km 373,655 – obsluha SZZ ŽST Mělník. Neměří dobu anulace. Přejezd v obvodu ŽST Mělník.
ŽST Mělník, vjezdová návěstidla 1S, 2S (km 372,973)				
P2938	373,640 A1	silnice IV. třídy ulice Na Průhoně	PZS 3ZBI typ AŽD 71	Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“. Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. <u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u> 1. TK km 372,027 – 375,188, 2. TK km 372,027 – 375,196. <u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u> 1. TK km 375,188 – 372,027, 2. TK km 375,196 – 372,027. Mezní doba anulace je 11 minut.

P2939	374,003 B1	silnice IV. třídy ulice Komenského	PZS 3SBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. Nelze uzavřít z DK Mělník.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u> 1. TK km 372,660 - 375,188, 2. TK km 372,670 - 375,196.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u> 1. TK km 375,188 - 372,660, 2. TK km 375,196 - 372,670. Mezní doba anulace je 9 minut.</p>
2940	374,384 C1	silnice IV. třídy ulice Na Ráji	PZS 3ZBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. PZZ závislé na obsluze zabezpečovacího zařízení ŽST Mělník.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník–Liběchov:</u> 1. TK km 372,660 - 376,218, 2. TK km 372,670 - 376,218.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov–Mělník:</u> 1. TK km 376,218 - 372,660 2. TK km 376,218 - 372,670 Mezní doba anulace je 8 minut.</p>
Zastávka Mělník-Mlázice (km 374,789)				
P2941	374,807 D1	IV. třídy ulice Strážnická, u vlakové zastávky Mělník - Mlázice	PZS 3ZBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov: 1. TK km 372,973 - 376,630, 2. TK km 372,973 - 376,645.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u> 1. TK km 376,630 - 372,973, 2. TK km 376,645 - 372,973 Mezní doba anulace je 8 minut a 30 sekund.</p>

P2942	375,365 K1	silnice IV. třídy ulice Nad Kamennými závorami	PZS 3SBI typ SSSR	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěstí dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 373,985 - 376,630, 2. TK km 373,985 - 376,645 <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 376,630 - 373,985; 2. TK km 376,645 - 373,985 <p>Mezní doba anulace je 7 minut.</p>
P2943	375,882 E1	silnice IV. třídy ulice Rozhled - Českolipská	PZS 3SBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěstí dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 374,815 - 378,026, 2. TK km 374,815 - 378,032. <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 378,026 - 374,815, 2. TK km 378,032 - 374,815. <p>Mezní doba anulace je 7 minut a 30 sekund.</p>
P2944	376,176 F1	silnice I. třídy ulice Rumburská – Českolipská	PZS 3ZBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přejezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěstí dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 373,985 - 378,026, 2. TK km 373,985 - 378,032. <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TK km 378,025 - 374,358; 2. TK km 378,032 - 374,400. <p>Mezní doba anulace je 7 minut a 30 sekund.</p>

P2945	376,633 G1	silnice IV. třídy u ulice Strmá	PZS 3SBI typ AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Mělník (zařízení REMOTE). V DK ŽST Liběchov jen sloučená indikace „Pohotovostní stav“, „Bezvýlukový a bezanulační stav“, „Přezd uzavřen“ a „Porucha napájení“.</p> <p>Na St 2 ŽST Mělník je sloučená indikace „Pohotovostní stav“. Pohotovostní a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěstí dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4, L6, L8, L10 v ŽST Mělník, na odjezdových návěstidlech S1, S2, S3, S4 v ŽST Liběchov.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Mělník – Liběchov:</u> 1.TK km 375,188 - 378,026, 2.TK km 375,196 - 378,032.</p> <p><u>Ovládací obvody směr Liběchov – Mělník:</u> 1.TK km 378,026 - 375,188, 2.TK km 378,032 - 375,196.</p> <p>Mezní doba anulace je 8 minut a 40 sekund.</p>
ŽST Liběchov, vjezdová návěstidla 1L (km 379,350), 2L (km 379,349)				

Tabulka 2.8 – ŽST Mělník – seznam přezdů, současný stav

ŽST Liběchov

Železniční stanice Liběchov leží v km 379,883 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah.

Ve stanici se nenachází žádná vlečka.

ŽST Liběchov je vybavena SZZ 2. kategorie – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky. Zařízení ovládá výpravčí z dopravní kanceláře a signalisté ze St 1 a St 2. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení je v obou přilehlých mezistaničních úsecích v obou traťových kolejích 3. kategorie typu prozatímní obousměrný trojznakový automatický blok podle ZL 16/70.

Rozhodný spád v úseku Liběchov – Štětí je 4 ‰ a třída sklonu IV.

Ve stanici jsou 3 nástupiště u kolejí č. 1, 2 a 4. Jejich detailnější popis je v následující tabulce.

Nástupiště	Délka [m]	Výška nástupiště nad TK [mm]
č. 1 u koleje č. 4	112	250
č. 2 u koleje č. 2	162	250
č. 3 u koleje č. 1	174	250

Tabulka 2.9 – ŽST Liběchov – popis nástupišť, současný stav

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
dopravní koleje				
1	559/543	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 10	S1 – L1	TV v celé délce, kolej s nástupištěm
2	560/548	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 11	S2 – L2	TV v celé délce, kolej s nástupištěm
3	559/543	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 10	S3 – L3	TV v celé délce, kolej s nástupištěm
4	482/476	nám. v. č. 8 – nám. v. č. 11	S4 – L4	TV v celé délce, kolej s nástupištěm
manipulační koleje				
4a	335/335	Vk1 – zarážedlo	Vk1 – zarážedlo	bez TV, nejvyšší dovolená rychlost 5 km/h
6	162/136	nám. v. č. 11 – zarážedlo	Se1 – hjv 8XA	bez TV, nejvyšší dovolená rychlost 5 km/h
6a	52/52	Vk1 – zarážedlo	nám. v. 8XA – zarážedlo	bez TV, nejvyšší dovolená rychlost 5 km/h

Tabulka 2.10 – ŽST Liběchov – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

Identi- fikační ozna- čení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komuni- kace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
1	2	3	4	5
Liběchov, vjezdová návěstidla 1L, 2L				
Liběchov, dopravní kancelář				
Liběchov, vjezdová návěstidla 1S, 2S				

P2946	382,989 LS1	silnice IV. třídy polní cesta mezi obcemi Počeplice – Stračí.	PZS 3ZBI typ PZZ-RE	Kontrolní stanoviště: DK ŽST Liběchov, na indikační desce v DK ŽST Štětí jen sloučená indikace „Pohotovostní, bezvýlukový stav“ 1.TK, 2.TK a indikace „Bezanulační stav“ 1.TK, 2.TK. Bezporuchový (příp. pohotovostní stav v ŽST Štětí) a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech L1, L2, L3, L4 v ŽST Liběchov a odjezdových návěstidel S1, S2, S3, S4, S5, S7 ŽST Štětí. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. <u>Poloha ovládacích obvodů:</u> <u>Směr Liběchov – Štětí:</u> pro 1.TK: od km 380,932 - do km 384,753. pro 2.TK: od km 380,931 - do km 384,753. <u>Směr Štětí – Liběchov:</u> pro 1.TK: od km 384,753 - do km 380,932. pro 2.TK: od km 384,753 - do km 380,931. PZS lze nouzově otevřít tlačítkem „Nouzové otevření“ z indikační desky v DK v ŽST Liběchov.
ŽST Štětí, vjezdová návěstidla 1L, 2L				

Tabulka 2.11 – ŽST Liběchov – seznam přejezdů, současný stav

ŽST Štětí

Železniční stanice Štětí leží v km 385,712 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah. Stanice je obsazena výpravčím.

Ve stanici se nachází 1 vlečka:

- č. 3060 „Mondi Štětí a. s.“ zaústěná výhybkou č. 14.

ŽST Štětí je vybavena SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 s individuálním stavěním výhybek. zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení v obou přilehlých mezistaničních úsecích Liběchov – Štětí a Štětí – Hoštka je 3. kategorie – tříznakovým prozatímním obousměrným automatickým blokem podle ZL 16/70.

Rozhodný spád v úseku Štětí – Hoštka je 5 ‰ a třída sklonu IV.

Nástupiště	Délka [m]	Výška nástupiště nad TK [mm]
č. 1 u koleje č. 5	163	200
č. 2 u koleje č. 3	235	250
č. 3 u koleje č. 1	236	250

č. 4 u koleje č. 2

234

250

Tabulka 2.12 – ŽST Štětí – popis nástupišť, současný stav

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
dopravní koleje				
1	647/564	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 18	S1 – L1	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce, kolej s nástupištěm
2	567/486	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 15	S2 – L2	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce, kolej s nástupištěm
3	541/526	nám. v. č. 7 – nám. v. č. 16	S3 – L3	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce, kolej s nástupištěm
5	359/354	nám. v. č. 9 – nám. v. č. 13	S5 – L5	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce, kolej s nástupištěm
7	338/306	nám. v. č. 10 – nám. v. č. 13	S5 – L7	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, bez TV, zákaz jízdy nákladních vlaků (včetně jízdy posunových dílů) s mimořádnou zásilkou s PLM, se zásilkou s PTL 200, PTL 210, PTL 125 a jízdy všech nákladních vlaků (včetně jízdy posunových dílů), u nichž je uveden nebo předhlášen kód pro kombinovanou dopravu P/C a případné jízdy elektrických patrových jednotek řady 471
4	567/493	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 15	S4 – L4	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
manipulační koleje				
5a	115/115	neuvádí se	Vk1 – zarážedlo	manipulační, kusá, bez TV
9	128/128	neuvádí se	Vk2 – zarážedlo	manipulační, kusá, bez TV, zákaz jízdy dražního vozidla s výjimkou speciálních hnacích vozidel MUV a Delta OSPD Ústí nad Labem

Tabulka 2.13 – ŽST Štětí – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
1	2	3	4	5
ŽST Štětí, vjezdová návěstidla 1L, 2L				
P2947	384,937 S1	místní komunikace, ulice Stračenská, směr obec Stračí	PZS 3ZBI RE	Kontrolní stanoviště: DK ŽST Štětí. Závislost vjezdových návěstidel v ŽST Štětí 1L, 2L, odjezdových návěstidel S1, S2, S3, S4, S5 a S7 na stavu PZS. Bezporuchový, bezanulační a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. <u>Poloha ovládacích obvodů:</u> <u>Směr Štětí – Liběchov:</u> pro 1.TK: od km 386,444 - do km 383,570. pro 2.TK: od km 386,442 - do km 383,570. <u>Směr Liběchov – Štětí:</u> pro 1.TK: od km 383,570 - do km 386,444. pro 2.TK: od km 383,570 - do km 386,442. PZS lze nouzově otevřít tlačítkem „Nouzové otevření“ z indikační desky v DK v ŽST Štětí. Možnost zavedení výluky při posunu k označnickům na liběchovském záhlaví 1TK a 2TK. Přejezd v obvodu ŽST Štětí.
ŽST Štětí, dopravní kancelář				
P2948	386,042 = 0,317 S2	silnice III. třídy ulice Radouňská	PZS 3ZBI RE	Kontrolní stanoviště: DK ŽST Štětí. Závislost vjezdových návěstidel v ŽST Štětí 1HS, 2HS, odjezdových návěstidel L1, L2, L3, L4, L5, L7 a seřadovacích návěstidel Se5 a Se7 na stavu PZS. Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.

				<p>věstidlech. <u>Poloha ovládacích obvodů:</u> <u>Směr Štětí – Hoštka:</u> pro 1.TK: od km 384,153 - do km 388,324. pro 2.TK: od km 384,153 - do km 388,858. <u>Směr Hoštka – Štětí:</u> pro 1.TK: od km 388,324 - do km 384,153. pro 2.TK: od km 388,858 - do km 384,153. PZS lze nouzově otevřít tlačítkem „Nouzové otevření“ z indikační desky v DK v ŽST Štětí. Přejezd v obvodu ŽST Štětí.</p>
ŽST Štětí, vjezdová návěstidla 1HS, 2HS				
ŽST Hoštka, vjezdová návěstidla L, 1L				

Tabulka 2.14 – ŽST Štětí – seznam přejezdů, současný stav

ŽST Hoštka

Železniční stanice Hoštka leží v km 392,172 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistanicích úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah. Stanice je obsazena výpravčím a signalisty.

Ve stanici se nenachází žádná vlečka.

ŽST Hoštka je vybavena SZZ 2. kategorie – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s kolejovými obvody a světelnými návěstidly. Zařízení obsluhuje výpravčí z dopravní kanceláře a signalisté na St. 1 a St. 2. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení je mezi stanicemi Štětí – Hoštka – Polepy v obou traťových kolejích 3. kategorie – prozatímní trojznakový obousměrný automatický blok podle ZL 16/70.

Rozhodný spád v úseku Hoštka – Polepy je 5 ‰ a třída sklonu II.

Ve stanici se nachází 4 nástupiště u kolejí š. 1, 2, 3 a 4. Jejich popis je uveden v následující tabulce.

Nástupiště	Délka [m]	Výška nástupiště nad TK [mm]
č. 1 u koleje č. 3	216	300
č. 2 u koleje č. 1	225	250
č. 3 u koleje č. 2	225	250
č. 4 u koleje č. 4	223	250

Tabulka 2.15 – ŽST Hoštka – popis nástupišť, současný stav

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
dopravní koleje				
1	552/516	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 9	S1 – L1	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
2	549/511	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 10	S2 – L2	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
3	552/507	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 9	S3 – L3	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
4	549/507	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 10	S4 – L4	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
manipulační koleje				
5	363/363	hrot v. č. 8 – zarážedlo	hrot v. č. 8 – zarážedlo	bez TV
5a	34/34	nám. v. č. 8 – zarážedlo	nám. v. č. 8 – zarážedlo	odvratná, kusá a odstavná kolej, bez TV

Tabulka 2.16 – ŽST Hoštka – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
1	2	3	4	5
ŽST Štětí, vjezdová návěstidla 1HS, 2HS				
ŽST Hořtka, vjezdová návěstidla 2L, 1L				
P2949	391,291 H1	silnice IV. třídy ulice Hřbitovní	PZS 3ZBI typ RE	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Hořtka</p> <p>Závislost vjezdových návěstidel v ŽST Hořtka 1L, 2L, odjezdových návěstidel S1, S2, S3 a S4 a seřadovacích návěstidel Se3, Se4 na stavu PZS.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových a seřadovacích návěstidlech.</p> <p><u>Poloha ovládacích obvodů:</u></p> <p><u>Směr Hořtka – Štětí:</u></p> <p>Pro 1. a 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu na návěstidlech S1, S2, S3 a S4 začátek v km 392,391 a konec v km 391,096.</p> <p><u>Směr Štětí – Hořtka:</u></p> <p>Pro 1. a 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu na návěstidlech 1L, 2L začátek v km 389,983 a konec v úrovni odjezdových návěstidel ŽST Hořtka S1, S2, S3, S4 v km 391,803.</p> <p>PZS lze nouzově otevřít povel z indikační desky v DK.</p> <p>Možnost zavedení DKNP/výluka při posunu.</p> <p>Přejezd v obvodu ŽST Hořtka.</p>
P2950	391,555 H2	silnice III. třídy ulice Malešovská	PZS 3ZBI typ RE	<p>Kontrolní stanoviště: DK ŽST Hořtka</p> <p>Závislost vjezdových návěstidel v ŽST Hořtka 1L, 2L, odjezdových návěstidel S1, S2, S3 a S4 a seřadovacích návěstidel Se1, Se2, Se3, Se4 na stavu PZS.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových a seřadovacích návěstidlech.</p> <p><u>Poloha ovládacích obvodů:</u></p> <p><u>Směr Hořtka – Štětí:</u></p> <p>Pro 1. a 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu na návěstidlech S1, S2, S3 a S4 začátek v km 392,476 a konec v km 391,096.</p> <p><u>Směr Štětí – Hořtka:</u></p> <p>Pro 1. a 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu na návěstidlech 1L, 2L začátek v km 389,585 a konec v úrovni odjezdových návěstidel ŽST Hořtka S1, S2, S3, S4 v km 391,803.</p> <p>PZS lze nouzově otevřít povel z indikační desky v DK.</p> <p>Možnost zavedení DKNP.</p> <p>Přejezd v obvodu ŽST Hořtka.</p>
ŽST Hořtka, dopravní kancelář				
ŽST Hořtka, vjezdová návěstidla 1S, 2S				

P2951	394,477 HP1	účelová komunikace polní cesta	PZS 3ZBI RE	<p>Kontrolní stanoviště v JOP DK ŽST Polepy. Součtová hláska Pohotovostní a bezvýlukový stav 1TK, Pohotovostní a bezvýlukový stav 2TK na indikační desce v ŽST Polepy. V DK ŽST Hoštka součtová hláska Pohotovostní stav, Bezvýlukový a bezanulační stav 1TK, Bezvýlukový a bezanulační stav 2TK, Přejezd uzavřen, Porucha napájení.</p> <p>Odjezdová návěstidla S1, S2, S3, S4 v ŽST Polepy, odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Hoštka jsou závislé na stavu PZS.</p> <p>Pro 1TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 1-3941 v km 393,903.</p> <p>Pro 2TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 3939 v km 393,897.</p> <p>Pro 1TK směr Polepy – Hoštka je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 3952 v km 395,106.</p> <p>Pro 2TK směr Polepy – Hoštka je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 2-3948 v km 394,995.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p><u>Poloha ovládacích obvodů:</u></p> <p><u>Směr Hoštka – Polepy</u> Pro 1. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 392,873 a konec v km 395,758. Pro 2. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 392,876 a konec v km 395,778.</p> <p><u>Směr Polepy – Hoštka</u> Pro 1. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 395,758 a konec v km 392,873. Pro 2. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 395,778 a konec v km 392,876.</p> <p>PZS lze nouzově otevřít povelom NOT> z JOP indikační desky v DK ŽST Polepy. Otevření dveří RD je indikováno na monitoru JOP v ŽST Polepy.</p>
--------------	------------------------	-----------------------------------	------------------------	--

P2952	395,768 HP2	účelová komunikace polní cesta (na okraji obce Vrutice)	PZS 3ZBI RE	<p>Kontrolní stanoviště v JOP DK ŽST Polepy. Součtová hláska Pohotovostní a bezvýlukový stav 1TK, Pohotovostní a bezvýlukový stav 2TK na indikační desce v ŽST Polepy. V DK ŽST Hoštka součtová hláska Pohotovostní stav, Bezvýlukový a bezanulační stav 1TK, Bezvýlukový a bezanulační stav 2TK, Přejezd uzavřen, Porucha napájení. Odjezdová návěstidla S1, S2, S3, S4 v ŽST Polepy, odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Hoštka jsou závislé na stavu PZS. Pro 1TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 1-3951 v km 395,106. Pro 2TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 3949 v km 394,995. Pro 1TK směr Polepy – Hoštka je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 1-3962 v km 396,226. Pro 2TK směr Polepy – Hoštka je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 2-3960 v km 396,123. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO. Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p><u>Poloha ovládacích obvodů:</u></p> <p><u>Směr Hoštka – Polepy</u> Pro 1. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 394,467 a konec v km 397,295. Pro 2. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 394,487 a konec v km 397,295.</p> <p><u>Směr Polepy – Hoštka</u> Pro 1. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 397,295 a konec v km 394,467. Pro 2. traťovou kolej má ovládací úseky začátek v km 397,295 a konec v km 394,487. PZS lze nouzově otevřít повеlem NOT> z JOP v DK v ŽST Polepy. Otevření dveří RD je indikováno na monitoru JOP v ŽST Polepy.</p>
-------	----------------	---	----------------	---

P2953	396,475 HP3	Účelová komunikace polní cesta	PZS 3ZBI RE	<p>Kontrolní stanoviště v JOP DK ŽST Polepy. PZS lze uzavřít tlačítkem „Uzavření“.</p> <p>V DK ŽST Hoštka součtová hláska Pohotovostní bezvýlukový s. 1TK; Pohotovostní bezvýlukový s. 2TK; Bezanulační stav 1TK, Bezanulační stav 2TK, Přejezd uzavřen, Porucha napájení.</p> <p>Odjezdová návěstidla S1, S2, S3, S4 v ŽST Polepy, odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Hoštka jsou závislé na stavu PZS.</p> <p>Pro 1TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 1-3963 v km 396,226.</p> <p>Pro 2TK směr Hoštka – Polepy je na PZS závislé, „Op“ štítem doplněné, oddílové návěstidlo 2-3961 v km 396,123.</p> <p>Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p><u>Poloha ovládacích obvodů:</u></p> <p><u>Směr Hoštka – Polepy pro 1TK</u> km 395,106 -397,756 při jízdě na SK č. 1. km 395,106 -397,767 při jízdě na SK č. 2. km 395,106 -397,791 při jízdě na SK č. 3. km 395,106 -397,763 při jízdě na SK č. 4.</p> <p><u>Směr Hoštka – Polepy pro 2TK</u> km 394,995 -397,756 při jízdě na SK č. 1. km 394,995 -397,767 při jízdě na SK č. 2. km 394,995 -397,791 při jízdě na SK č. 3. km 394,995 -397,763 při jízdě na SK č. 4.</p> <p><u>Směr Polepy – Hoštka pro 1TK</u> km 397,756 – 395,106 při jízdě ze SK č. 1. km 397,767 – 395,106 při jízdě ze SK č. 2. km 397,791– 395,106 při jízdě na SK č. 3. km 397,763– 395,106 při jízdě na SK č. 4.</p> <p><u>Směr Polepy – Hoštka pro 2TK</u> km 397,756 – 394,995 při jízdě ze SK č. 1. km 397,767 – 394,995 při jízdě ze SK č. 2. km 397,791– 394,995 při jízdě na SK č. 3. km 397,763– 394,995 při jízdě na SK č. 4.</p> <p>PZS lze nouzově otevřít povelom NOT> z JOP v DK v ŽST Polepy.</p> <p>Otevření dveří RD je indikováno na monitoru JOP v ŽST Polepy.</p>
ŽST Polepy, vjezdová návěstidla 1L, 2L				

Tabulka 2.17 – ŽST Hoštka – seznam přejezdů, současný stav

ŽST Polepy

Železniční stanice Polepy leží v km 397,986 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah. Stanice je obsazena výpravčím.

Ve stanici se nachází 1 vlečka:

- č. 3167 „Vlečka Montážní základna Polepy“ zaústěná výhybkou č. N1.

ŽST Polepy je vybavena SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu Dispečerské reléové stavědlo – DSR. Zařízení obsluhuje výpravčí z dopravní kanceláře. Zařízení neumožňuje dálkové ovládaní.

Traťové zabezpečovací zařízení je v úsecích mezi stanicemi Hoštka – Polepy – Litoměřice dolní nádraží 3. kategorie – prozatímní obousměrný automatický blok.

Rozhodný spád v úseku Polepy – Litoměřice dol. n. je 5 ‰ a třída sklonu II.

Ve stanici se nachází 4 nástupiště u kolejí š. 1, 2, 3 a 4. Jejich popis je uveden v následující tabulce.

Nástupiště	Délka [m]	Výška nástupiště nad TK [mm]
č. 1 u koleje č. 3	203	250
č. 2 u koleje č. 1	153	250
č. 3 u koleje č. 2	153	250
č. 4 u koleje č. 4	158	250

Tabulka 2.18 – ŽST Polepy – popis nástupišť, současný stav

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezniců, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
dopravní koleje				
1	630/589	nám. v. č. 5 – nám. v. č. 13	S1 – L1	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
2	620/578	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 14	S2 – L2	hlavní vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
3	554/518	nám. v. č. 7 – nám. v. č. 12	S3 – L3	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce
4	620/585	nám. v. č. 6 – nám. v. č. 14	S4 – L4	vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, TV v celé délce

Kolej číslo	Délka/užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
manipulační koleje				
5	426/426	hrot v. č. 8 – Vk1	hrot v. č. 8 – Vk1	TV v celé délce
5a	164/164	nám. v. č. 8 – hrot v. č. N1	nám. v. č. 8 – hrot v. č. N1	kusá kolej, bez TV; pro obsluhu vlečky Montážní základna Pečky
7	215/215	nám. v. č. 9 – zarážedlo	nám. v. č. 9 – zarážedlo	kusá kolej, bez trakčního vedení

Tabulka 2.19 – ŽST Polepy – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
1	2	3	4	5
ŽST Polepy, vjezdová návěstidla 1L, 2L				
P8450	397,660	silnice III. třídy výjezd z Polep směrem na Hrušovany	k	Přejezd v obvodu ŽST Polepy (přes manipulační kolej č. 5a).
P2954	397,683 A	silnice III. třídy výjezd z Polep směrem na Hrušovany	PZS 3ZNI vzor AŽD71	<p>Kontrolní stanoviště v DK ŽST Polepy. Návěstidla 1L, 2L, S1, S2, S3, S4, Se1 a Se2 jsou závislá na stavu PZS. Kolejové úseky ovládacích obvodů jsou vybaveny KO a PCN.</p> <p>Poloha ovládacích obvodů: Směr Hoštka – Polepy Pro 1. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na návěstidle 1L začátek v km 396,226 a konec na kolejových úsecích staničních kolejí č. 1, 2, 3, 4 až po uvolnění výhybkových kolejových úseků umístěnými před návěstidly S1, S2, S3, S4. Pro 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na návěstidle 2L začátek v km 396,123 a konec na kolejových úsecích staničních kolejí č. 1, 2, 3, 4 až po uvolnění výhybkových kolejových úseků umístěnými před návěstidly S1, S2, S3, S4.</p> <p>Směr Litoměřice dolní nádraží – Polepy: Pro 1. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na návěstidle 1S a odjezdovém návěstidle (vyjma S1) začátek v km 398,820, a</p>

				<p>odjezdovém návěstidle S1 (průjezd po hlavní koleji na 1.TK) začátek v km 399,258. Konec až po uvolnění kolejových úseků hošteckého zhlaví.</p> <p>Pro 2. traťovou kolej mají ovládací úseky při návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na návěstidle 2S a odjezdovém návěstidle (vyjma S2) začátek v km 398,775, a odjezdovém návěstidle S2 (průjezd po hlavní koleji na 2.TK) začátek v km 399,245. Konec až po uvolnění kolejových úseků hošteckého zhlaví.</p> <p>PZS lze uzavřít/otevřít i tlačítkem „Zavřeno“.</p> <p>PZS lze nouzově otevřít tlačítkem „Otevřeno“.</p> <p>Neměří dobu anulace.</p> <p>Přejezd v obvodu ŽST Polepy.</p>
ŽST Polepy, dopravní kancelář				
ŽST Polepy, vjezdová návěstidla 1S, 2S				
P2956	399,934 B4	silnice IV. třídy polní cesta	PZS 3SB vzor SSSR	<p>Ovládací obvody:</p> <p>1.TK: km 398,762 - 401,410.</p> <p>2.TK: km 398,762 - 401,419.</p>
P2957	400,857 D4	silnice III. třídy směr Litoměřice - Encovany	PZS 3ZBI vzor AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: JOP v DK ŽST Litoměřice dolní nádraží. V DK ŽST Polepy součtová hláska.</p> <p>Odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Polepy jsou závislé na stavu PZS.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p>Ovládací obvody:</p> <p>1. TK: km 399,258 - 402,407.</p> <p>2. TK: km 399,245 - 402,391.</p>
P2958	402,047 E4	silnice III. třídy u vlakové zastávky Křešice u Litoměřic	PZS 3ZBI vzor AŽD - RE	<p>PZZ nově budovaných typů.</p> <p>Kontrolní stanoviště: JOP v DK ŽST Litoměřice dolní nádraží. V DK ŽST Polepy součtová hláska.</p> <p>Odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Polepy jsou závislé na stavu PZS.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p>Ovládací obvody:</p> <p>1. TK: km 400,200 - 403,980</p> <p>2. TK: km 400,200 - 404,054.</p>
zastávka Křešice u Litoměřic				
P2959	402,935 F4	silnice II. třídy směr Litoměřice - Křešice u Litoměřic	PZS 3ZBI vzor AŽD 71	<p>Kontrolní stanoviště: JOP v DK ŽST Litoměřice dolní nádraží. V DK ŽST Polepy součtová hláska.</p> <p>Odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Polepy jsou závislé na stavu PZS.</p> <p>Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu (kromě PN) na odjezdových návěstidlech.</p> <p>Ovládací obvody:</p> <p>1.TK: km 401,410 - 404,804.</p> <p>2.TK: km 401,419 - 404,699.</p>

P2960	404,043 G4	silnice IV. třídy polní cesta od silnice č. 261 u obce Třeboutice	PZS 3SBI vzor AŽD 71	Kontrolní stanoviště: JOP v DK ŽST Lito- měřice dolní nádraží. V DK ŽST Polepy součtová hláska. Odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 v ŽST Polepy jsou závislé na stavu PZS. Bezporuchový a bezvýlukový stav je podmínkou pro rozsvícení návěsti dovolu- jící jízdu (kromě PN) na odjezdových ná- věstidlech. Ovládací obvody: 1. TK: km 402,407 - 405,378. 2. TK: km 402,391 - 405,395.
ŽST Litoměřice dolní nádraží, vjezdová návěstidla 1L, 2L				

Tabulka 2.20 – ŽST Polepy – seznam přejezdů, současný stav

ŽST Litoměřice dolní nádraží

Železniční stanice Litoměřice dolní nádraží leží v km 406,632 trati Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je zařazena do kategorie celostátních drah. Stanice je obsazena výpravčím.

Ve stanici se nenachází žádné vlečky.

ŽST Litoměřice dolní nádraží je vybavena SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením cestového systému vzor SSSR s individuálně přestavovanými výhybkami, elektrickými přestavníky a světelnými návěstidly. Zabezpečovací zařízení ovládá výpravčí z dopravní kanceláře a v určených případech zaměstnanec řídící posun z pomocných stavědel. Zařízení neumožňuje dálkové ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení je v úseku mezi stanicemi:

- Polepy – Litoměřice dolní nádraží v obou traťových kolejích 3. kategorie – prozatímní trojznakový automatický blok;
- Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky v obou traťových kolejích 3. kategorie – tříznakový automatický blok AB3-82.

Rozhodný spád v úseku Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky je 1 ‰ a třída sklonu IV.

Seznam dopravních a manipulačních kolejí je uveden v následující tabulce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	753/697	nv 5 - 19	S1 - L1	Hlavní staniční kolej, vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
2	752/697	nv 6 - 20	S2 - L2	Hlavní staniční kolej, vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
3	647/631	nv 8 - 18	S3 - L3	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
4	673/647	nv 7 - 17	S4 - L4	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
5 + 5b	626/607	hvj 10 - nv 16XA	S5 - L5	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
5b	- /52	neuvádí se	S5 - Se8	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
6 + 6b	563/540	nv 9XA - 16b	S6 - L6	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
6b	- /71	neuvádí se	Se6 - S6	Vjezdová, průjezdná a odjezdová kolej, trakční vedení v celé délce.
8	367/358	hvj 13 - nv 15	Se12 - L8	Odjezdová kolej směr Velké Žernoseky, trakční vedení jen na začátku koleje z obou stran.
manipulační koleje				
3a	83/83	nv P3 - zarážedlo	nv P3 - zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
5a	147/147	nv P2 - zarážedlo	nv P2 - zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
6a	72/72	nv 6XB - zarážedlo	nv 6XB - zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
7b	23/23	nv P1 -zarážedlo	nv P1 -zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
7c	30/30	nv 14XA - zarážedlo	nv 14XA - zarážedlo	Kusá kolej, odvrtná, bez trakčního vedení.
8a	46/46	nv 6XA - hala	nv 6XA - hala	Kolej pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
10a	46/46	nv 6XA - hala	nv 6XA - hala	Kolej pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
7a	54/54	hvj P1 - zarážedlo	hvj P1 -zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
11	429/429	nv 12XA - zarážedlo	nv 12XA - zarážedlo	Kusá kolej, pro potřeby OSPD, bez trakčního vedení.
6c	229/225	nv 16A - zarážedlo	Se15 - zarážedlo	Manipulační kolej, kusá, bez trakčního vedení.
7	514/467	nv 12 - hvj 14XA	Se10 - Se18	Manipulační kolej, trakční vedení na začátku koleje směr Velké Žernoseky.

8b	102/71	nv 9XA - nv 13	Se5 - Se7	Manipulační kolej, bez trakčního vedení.
9	130/130	nv 13XA - zarážedlo	nv 13XA - zarážedlo	Manipulační kolej, kusá, bez trakčního vedení.
10	131/128	nv 14 - zarážedlo	Se13 - zarážedlo	Manipulační kolej, kusá, bez trakčního vedení.
12	294/291	nv 14 - zarážedlo	Se14 - zarážedlo	Manipulační kolej, kusá, bez trakčního vedení.

Tabulka 2.21 – ŽST Litoměřice dolní nádraží – seznam kolejí, současný stav

Seznam přejezdů a křížení dráhy s pozemní komunikací v přilehlých mezistaničních úsecích je uveden v tabulce níže.

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
1	2	3	4	5
ŽST Litoměřice dolní nádraží, vjezdová návěstidla 1L, 2L				
P2962	406,242 K4	silnice IV. třídy místní komunikace, příjezd k ulici Nádražní	PZS 3SNLI vzor SSSR	Kontrolní stanoviště: DK Litoměřice dolní nádraží. Ovládací obvody: 1. TK: 404,804 - 407,147; 2. TK: 404,699 - 407,147. Návěstidla 1L, 2L, S1-S6 závislá na PZS. Přejezd v obvodu ŽST Litoměřice dolní nádraží.
ŽST Litoměřice dolní nádraží, dopravní kancelář				
ŽST Litoměřice dolní nádraží, vjezdová návěstidla 1S, 2S				
ŽST Velké Žernoseky, vjezdová návěstidla 1L, 2L				

Tabulka 2.22 – ŽST Litoměřice dolní nádraží – seznam přejezdů, současný stav

Zastávky

- *Mělník-Mlázice*

Zastávka leží v km 374,789 trati mezi stanicemi Mělník a Liběchov. Na zastávce jsou zřízena 2 nástupiště – č. 1 u TK č. 1 v délce 133 m a výškou nástupiště 250 mm nad temenem kolejnice a č. 2 u TK č. 2 v délce 148 m a výškou nástupiště 200 mm nad temenem kolejnice.

- *Křešice u Litoměřic*

Zastávka leží v km 402,170 trati mezi stanicemi Polepy a Litoměřice dolní nádraží. Na zastávce jsou zřízena 2 nástupiště – č. 1 u TK č. 1 v délce 136 m a výškou nástupiště 300 mm nad temenem kolejnice a č. 2 u TK č. 2 v délce 135 m a výškou nástupiště 300 mm nad temenem kolejnice.

2.2 Projektový stav

Projektový stav odpovídá schválené variantě Z1 z podkladové ASP Kolín – Všetaty – Děčín, s dílčími změnami. Bližší specifikace technického řešení je uvedena v příslušné části této dokumentace. Nově dochází k vybudování nové zastávky Liběchov v km 378,459 trati a Hoštka město v km 391,715 trati a stanice Liběchov zámek v km 380,017 trati.

V projektovém stavu dochází ke zrušení všech úrovnových přejezdů a jejich případné nahrazení mimoúrovňovým řešením, které je popsáno ve zprávě technického řešení.

Elektrický ohřev výhybek se doporučuje zřídit ve všech výhybkách u všech dopravních kolejích v řešených stanicích.

V následujících tabulkách jsou uvedeny seznamy dopravních kolejí v navrhovaných dopravních.

Stanice Mělník disponuje dostatečně dlouhými kolejemi pro průvoz nákladních vlaků délky 740 m (vyjma koleje č. 10 všechny koleje bez nástupní hrany a hlavní dopravní kolej 1+1a). Nástupiště v ŽST Mělník jsou navržena jako ostrovní přístupná podchodem. Nástupiště č. 1 je umístěno mezi kolejemi č. 1 a č. 3 v délce 220 m, nástupiště č. 2 je mezi kolejemi č. 2 a č. 6, přičemž část nástupiště je jazykové ke kusé koleji č. 4. Délka nástupní hrany u koleje č. 2 je 220 m, u koleje č. 6 je 300 m a u koleje č. 4 je délka 60 m. Ve schématu stanice v příloze K.1.2.1 je zeleně zvýrazněna oblast kolejí č. 11 a č. 13, což je další varianta možných úprav (bližší viz kapitola technického řešení).

Číslo koleje	Užitná délka [m]	Délka nástupiště [m]
7	834	–
5	795	–
3	328	200
1+1a	874	200
2+2a	392 / 264 / 728	200
4 (kusá)	90	60
4a	227	–
6+6a	339 / 267 / 674	250
8	785	–
10	690	–

Tabulka 2.23 – ŽST Mělník – seznam dopravních kolejí, projektový stav

Stanice Liběchov zámek slouží pro potřeby nákladní dopravy, případně pro možné křižování vlaků. Disponuje 1 kolejí vhodnou pro průvoz nákladních vlaků délky 740 m (vyhovující je pouze ve směru od Štětí do Mělníka). V této ŽST nejsou vybudována nástupiště, pro cestující je zřízena zastávka Liběchov v km 378,459 v mezistaničním úseku Mělník – Liběchov zámek s nástupištěm délky 110 m.

Číslo koleje	Užitná délka [m]	Délka nástupiště [m]
3	768 / 708	–
1	450	–
2	332	–
4	300	–

Tabulka 2.24 – ŽST Liběchov zámek – seznam dopravních kolejí, projektový stav

Stanice Štětí disponuje dostatečně dlouhými kolejemi pro průvod nákladních vlaků délky 740 m (vyjma koleje č. 5 u výpravní budovy, která přechází v manipulační kolej č. 5a). Nástupiště je ve stanici zřízeno vnější u koleje č. 5 před výpravní budovou a ostrovní nástupiště přístupné podchodem mezi kolejemi č. 1 a č. 2 v délce 140 m.

Číslo koleje	Užitná délka [m]	Délka nástupiště [m]
5	380	110
3	460 (755)	–
1	810	140
2	800	140
4	710 / 770	110

Tabulka 2.25 – ŽST Štětí – seznam dopravních kolejí, projektový stav

Stanice Polepy disponuje dostatečně dlouhými kolejemi pro průvoz nákladních vlaků délky 740 m. Ve stanici je zřízeno ostrovní nástupiště přístupné podchodem mezi kolejemi č. 1 a č. 2 v délce 110 m.

Číslo koleje	Užitná délka [m]	Délka nástupiště [m]
3	782 / 845 / 845	–
1	842	110
2	792	110
4	797 / 734 / 791	–

Tabulka 2.26 – ŽST Polepy – seznam dopravních kolejí, projektový stav

2.3 Organizace výstavby

Detailní řešení této problematiky bude předmětem následujících stupňů projektové přípravy. Harmonogram výstavby je popsán v kapitole věnující se technickému řešení. V průběhu výstavby je nutné koordinovat jednotlivá stavební opatření v rámci celého rameno Kolín – Děčín. V rámci výstavby je uvažováno v maximální možné míře se zachováním provozu alespoň po jedné ze dvou traťových kolejí kvůli minimalizaci nutnosti využití objízdných tras pro vlaky nákladní dopravy a zajištění náhradní autobusové dopravy pro vlaky osobní dopravy.

3 ROZSAH DOPRAVY

3.1 Rozsah dopravy – současný stav

Rozsah dopravy vychází z podkladů poskytnutých Zadavatelem a jedná se průměrný denní počet vlaků za rok 2019. Hodnoty jsou uvedeny jak pro dopravu osobní, tak pro dopravu nákladní. Průměrná délka vlaku odráží týdenní variace a s tím související posilování souprav ve dny/hodiny přepravní špičky.

Druh	Denní průměr vlaků	Průměrná délka vlaku
Mělník – Liběchov		
R	15,36	90,64
Os	18,75	94,11
Liběchov – Štětí		
R	15,37	90,65
Os	18,77	94,15
Štětí – Hoštka		
R	15,37	90,65
Os	23,50	88,57
Hoštka – Polepy		
R	15,37	90,65
Os	23,50	88,57
Polepy – Litoměřice dolní nádraží		
R	15,35	90,65
Os	23,48	88,56

Tabulka 3.1 – Rozsah osobní dopravy v úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, současný stav

Druh	Denní průměr vlaků	Průměrná délka vlaku
Mělník – Liběchov		
Nex	47,25	525,80
Pn	34,56	401,80
Liběchov – Štětí		
Nex	47,26	525,75
Pn	34,93	401,46
Štětí – Hoštka		
Nex	47,18	526,26
Pn	32,14	406,83
Hoštka – Polepy		
Nex	47,18	526,22
Pn	32,16	406,55

Druh	Denní průměr vlaků	Průměrná délka vlaku
Polepy – Litoměřice dolní nádraží		
Nex	47,20	526,17
Pn	32,16	406,39

Tabulka 3.2 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží, současný stav

Z uvedených dat vyplývá dominující nákladní doprava na řešené trati.

3.2 Rozsah dopravy – výhledový stav

Rozsah osobní dopravy ve výhledovém stavu vychází z aktuálních stanovisek objednavatelů regionální a dálkové dopravy, kdy byli osloveni všichni objednatelé (MD ČR, IDSK a Ústecký kraj). Od prvních dvou zmiňovaných je aktuální stanovisko součástí přílohy části této kapitoly, u posledního zmiňovaného nebylo obdrženo nové stanovisko, proto je uvažováno jako shodné se stavem platným při zpracování podkladové ASP Kolín – Všetaty – Děčín. Předpokládaný rozsah dopravy je uveden v linkových schématech, která jsou součástí přílohy části této dokumentace. Dle vyjádření IDSK bude linkové vedení a předpokládané intervaly jednotlivých linek regionální dopravy na území Středočeského kraje nadále upřesňovány, stejně tak tomu bude v případě uvažovaných vlakových náležitostí.

Výhledový rozsah dopravy byl odsouhlasen GR SŽ O6 v rámci ASP Kolín – Všetaty – Děčín.

Ve výhledovém stavu je uvažováno v segmentu dálkové i regionální osobní dopravy s dalším nárůstem dopravy, a to o vlaky:

- R23 Kolín – Lysá nad Labem – Všetaty – Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ, interval 120/120 minut, zastavující ve stanicích/zastávkách Mělník, Štětí a Litoměřice město;
- vlaky Sp (R43) Praha – Mělník – Štětí v intervalu 15/30 min v úseku Praha – Mělník, respektive 30/60 v úseku Mělník – Štětí;
- Os Lysá nad Labem – Všetaty – Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (linka S32/U32), interval v úseku Lysá nad Labem – Štětí 60 – 120/120 minut, v úseku Štětí – Litoměřice město 60/120 minut a v úseku Litoměřice město – Ústí nad Labem západ 30 – 60/120 minut, zastavující ve všech stanicích a zastávkách.

Zavedení výše uvedených linek vlaků je závislé na provedení modernizačních prací (zkapacitnění, zkrácení jízdních dob, realizace tratí v nové stopě).

Druh	Vlaků / 24 h	Vlaků / 2 h špička	Relace	Interval
R	16	2	Ústí n/L hl. n. – Kolín	120
Os	32	4	Lysá n/L – Ústí n/L západ	60 / 120
Celkem	48	6		

Tabulka 3.3 – Rozsah osobní dopravy v úseku Litoměřice – Štětí, výhledový stav

Druh	Vlaků / 24 h	Vlaků / 2 h špička	Relace	Interval
R	16	2	Ústí n/L hl. n. – Kolín	120
Sp	54	8	Praha – Mělník – Štětí	30 / 60
Os	20	4	Lysá n/L – Ústí n/L západ	60 / 120
Celkem	90	14		

Tabulka 3.4 – Rozsah osobní dopravy v úseku Štětí – Mělník, výhledový stav

Následující tabulky vyjadřují rozsah nákladní dopravy v maximální variaci, kdy počty tras nákladních vlaků reflektují odchylky od průměrných hodnot, ke kterým v průběhu roku dochází. Jedná se o hodnotu blížíci se aktuálně reálnému stavu na většině zatížené hlavní sítě využívané nákladní dopravou (variance se pohybuje kolem 30 %).

Druh	Vlaků / 24 h	Vlaků / 2 h špička	Relace	Interval
Nex/Pn	174	18		

Tabulka 3.5 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Litoměřice – Štětí, výhledový stav

Druh	Vlaků / 24 h	Vlaků / 2 h špička	Relace	Interval
Nex/Pn	174	18		

Tabulka 3.6 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Štětí – Mělník, výhledový stav

4 JÍZDNÍ/CESTOVNÍ DOBY

4.1 Jízdní doby – současný stav

Jízdní doby v současném stavu jsou vyčteny z jízdního řádu platného od 12. prosince 2021.

Vlaky kategorie R zastavují v dotčeném úseku v ŽST Mělník a ŽST Štětí, vlaky kategorie Os ve všech nácestných stanicích a zastávkách. Pro vlaky nákladní dopravy je uvedena jízdní doba pro průjezdný vlak kategorie Nex a následně pro vlak kategorie Nex, který zastavuje v ŽST Mělník. Tyto jízdní doby jsou uvedené v následující tabulce.

Typový druh vlaku Hnací vozidlo/jednotka Normativ hmotnosti [t]	R		Os		Nex (pr.)		Nex (zast.)	
	163		163		383		383	
	250		300		1 600		1 600	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Mělník		5,0		2,5		6,0		8,0
Mělník-Mlázice z			2,5	4,0				
Liběchov	6,0	4,0	4,0	4,5	6,0	4,0	9,0	4,0
Štětí	4,5	5,0	5,0	5,5	4,0	6,0	5,0	6,0
Hoštka	5,0	5,0	5,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Polepy	5,0	6,0	5,0	3,0	5,0	7,0	5,0	7,0
Křešice u Litoměřic z			3,5	3,0				
Litoměřice d. n.	6,0		3,5		7,0		7,0	

Tabulka 4.1 – Jízdní doby v současném stavu

4.2 Jízdní doby – výhledový stav

Díličí technické jízdní doby jsou vypočítány pomocí SW Dynamika I, resp. SW GRADOP. K technickým jízdním dobám je připočtena hodnota 4 % u vlaků osobní dopravy, respektive 10 % u vlaků nákladní dopravy. Takto získané praktické jízdní doby jsou dále zaokrouhleny na celé půlminuty.

Pro vykreslení jednotlivých tras v návrhovém GVD jsou využity zaokrouhlené jízdní doby.

Níže uvedené tabulky představují výčet jízdních/cestovních dob pro vlaky jednotlivých linek.

Součástí přílohy této dokumentace jsou grafy dynamického průběhu rychlosti pro vlaky kategorie R, Os a Nex.

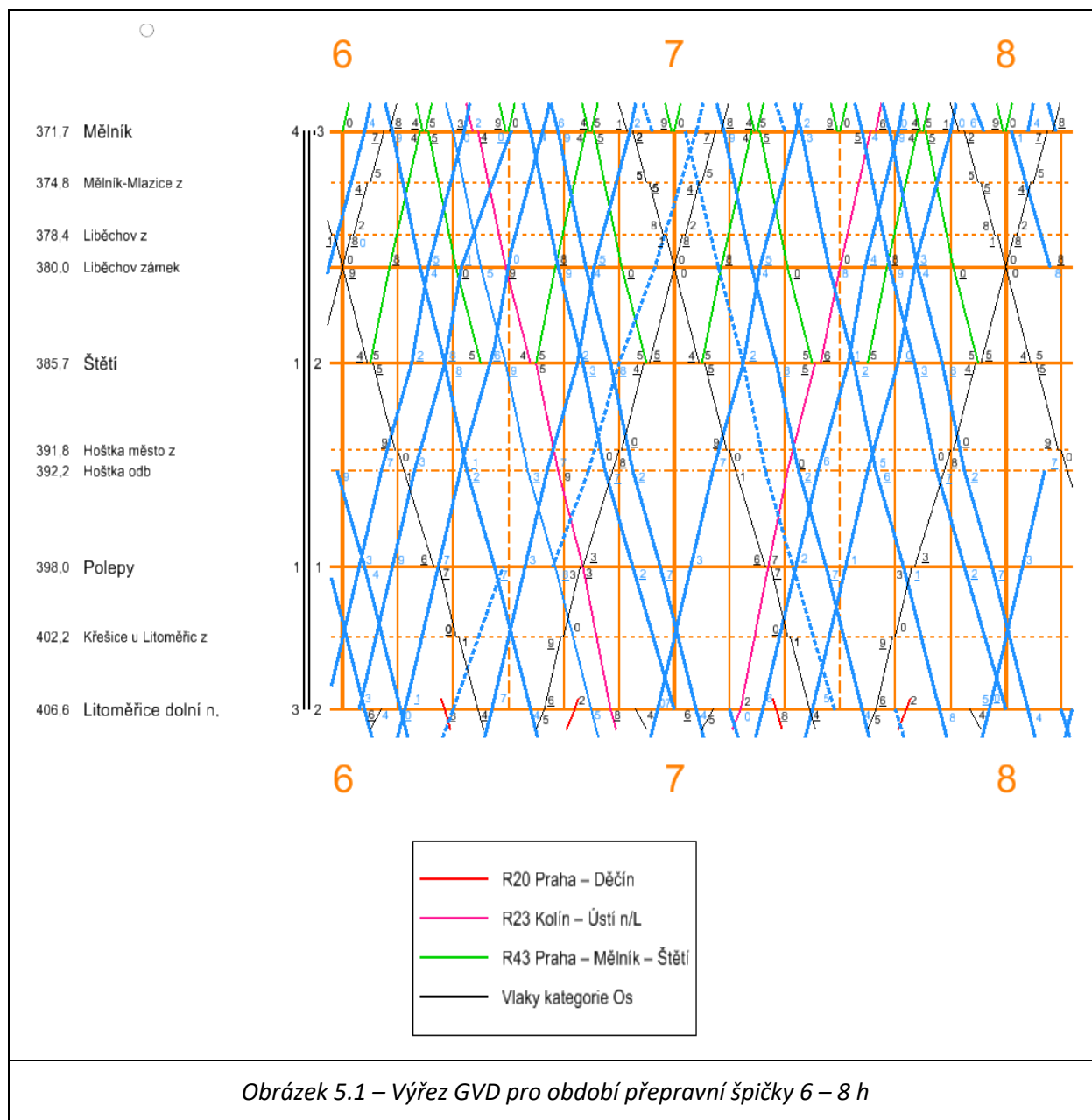
Typový druh vlaku Hnací vozidlo/jednotka Normativ hmotnosti [t]	R/Sp EMU 160		Os EMU 160		Nex 383 1 600	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Mělník		5,0		2,5		6,5
Mělník-Mlázice z			2,5	2,5		
Liběchov z			2,5	1,5		
Liběchov zámek odb	5,0	4,0	1,5	4,5	5,0	3,0
Štětí	4,5	5,00	4,5	4,5	4,5	5,5
Hoštka město z			3,5	1,0		
Hoštka odb	4,5	3,5	1,0	2,5	4,0	4,0
Polepy	4,5	5,0	2,5	3,0	5,0	6,0
Křešice u Litoměřic z			3,0	3,0		
Litoměřice dolní n.	5,0		3,5		6,5	

Tabulka 4.2 – Jízdní doby ve výhledovém stavu

5 MODELOVÝ GVD

Modelový GVD je součástí přílohy K.1.1 Trasy vlaků v řešeném úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží jsou ovlivněny stavem na celé trati Kolín – Všetaty – Děčín.

Výřez zkonstruovaného GVD pro období ranní přepravní špičky (6 – 8 h) je uveden na následujícím obrázku.



6 PROPUSTNOST

Výpočet je proveden podle nové metodiky vycházející ze směrnice SŽDC SM124 (Zjišťování kapacity dráhy), která je účinná ode dne 11. 6. 2019.

Ukazatel	Název	Jednotka
A	výpočetní doba	minuta
N	počet pravidelných vlaků	počet vlaků
b	průměrná doba obsazení omezujícího mezistaničního úseku 1 vlakem	minuta
S_{KRIT}	kritická hodnota stupně obsazení	–
S_{OPT}	optimální hodnota stupně obsazení	–
$n_{KRIT/OPT}$	praktická propustnost mezistaničního úseku při daném stupni obsazení	počet vlaků
$K_{KRIT/OPT}$	koeficient využití praktické propustnosti při daném stupni obsazení	%
S	vypočítaný stupeň obsazení	–
$N_{volné}$	počet volných tras vlaků při kritické/optimální hodnotě stupně obsazení	počet vlaků

Tabulka 6.1 – Ukazatele propustnosti traťových kolejí (popis)

Výpočet propustnosti je prováděn pro výpočetní období dvouhodinové dopravní špičky ($T_{výp} = 120$ min), občanského dne 5 – 20 h ($T_{výp} = 900$ min) a celého dne ($T_{výp} = 1\,440$ min).

Dle směrnice dochází k rozlišení typu provozu, a to primárně podle podílu regionální osobní dopravy následovně (pro hodnotu $b \leq 10$):

- **typ provozu A**, tj. podíl regionální osobní dopravy menší než 80 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení $S_{KRIT} = 0,60$ a stupeň obsazení ve špičkovém období $S_{KRIT} = 0,75$ (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota $S_{OPT} = 0,4$, hodnota ve špičkovém období $S_{OPT} = 0,62$ (pokud netrvá více než 240 min).
- **typ provozu B**, tj. podíl regionální osobní dopravy vyšší než 80–90 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení $S_{KRIT} = 0,67$ a stupeň obsazení ve špičkovém období $S_{KRIT} = 0,79$ (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota $S_{OPT} = 0,50$, hodnota ve špičkovém období $S_{OPT} = 0,69$ (pokud netrvá více než 240 min).
- **typ provozu C**, tj. podíl regionální osobní dopravy vyšší než 90 %; pro tento typ provozu se uvažuje, že stabilní prvek sítě může mít celodenní stupeň obsazení $S_{KRIT} = 0,74$ a stupeň obsazení ve špičkovém období $S_{KRIT} = 0,83$ (pokud netrvá více než 240 min). Jako optimální stupeň obsazení je definována celodenní hodnota $S_{OPT} = 0,60$, hodnota ve špičkovém období $S_{OPT} = 0,75$ (pokud netrvá více než 240 min).

barva	zatížení	vztah zjištěných ukazatelů kapacity k příslušným limitním hodnotám	úroveň kvality	předpokládaná hodnota zpoždění ⁵
	zařízení s kapacitními rezervami	ukazatele kapacity jsou nižší než optimální hodnoty	optimální	pokles
	přiměřeně zatížené zařízení	ukazatele kapacity dosahují optimálních hodnot		přibližně beze změny
	silně zatížené zařízení	ukazatele kapacity jsou vyšší než optimální a současně nižší než kritické hodnoty	riziková	nárůst
	přetížené zařízení	ukazatele kapacity překračují kritické hodnoty	nedostatečná	výraznější nárůst
Obrázek 6.1 – Vztah mezi mírou zatížení, předpokládanou kvalitou a hodnotou ukazatelů kapacity; zdroj: SŽDC SM124				

Níže uvedená tabulka představuje přehled využití ukazatelů propustnosti v úseku Mělník – Liběchov. Hodnoty byly poskytnuty příslušným odborem SŽ.

Dle nové metodiky (interní dokument SŽ SM124 Zjišťování kapacity dráhy) jsou výsledné hodnoty považovány za optimální, když je dosahováno stupně obsazení hodnoty 0,62 pro špičkové období, respektive do hodnoty 0,40 pro období 900 a 1 440 min.

TrK	A	N	b	S _{KRIT}	S _{OPT}	n _{KRIT/OPT}	K _{KRIT/OPT}	S
1	120	9	4,15	0,75	0,62	21/17	43/53 %	0,31
1	900	55	4,15	0,60	0,40	130/86	42/64 %	0,25
1	1 440	80	4,15	0,60	0,40	208/138	38/58 %	0,23
2	120	9	4,23	0,75	0,62	21/17	43/53 %	0,32
2	900	50	4,23	0,60	0,40	127/85	39/59 %	0,24
2	1 440	75	4,23	0,60	0,40	204/136	37/55 %	0,22

Tabulka 6.2 – Ukazatele propustnosti Mělník – Liběchov, současný stav

Z údajů v tabulce je patrné, že hodnoty v úseku Mělník – Liběchov nedosahují ani optimálních hodnot. Je tedy možné je považovat za vyhovující.

Následující tabulka představuje hodnoty propustnosti pro úsek Mělník – Štětí ve výhledovém stavu.

TrK	A	N	b	S _{KRIT}	S _{OPT}	n _{KRIT/OPT}	K _{KRIT/OPT}	S	N _{volné}
1	120	16	3,86	0,75	0,62	23/19	70/84 %	0,51	7/3
1	900	95	3,86	0,60	0,40	139/93	68/102 %	0,41	44/0
1	1 440	132	3,86	0,60	0,40	223/149	59/89 %	0,35	91/17
2	120	16	3,86	0,75	0,62	23/19	70/84 %	0,51	7/3
2	900	95	3,86	0,60	0,40	139/93	68/102 %	0,41	44/0
2	1 440	132	3,86	0,60	0,40	223/149	59/89 %	0,35	91/17

Tabulka 6.3 – Ukazatele propustnosti Mělník – Štětí, výhledový stav

Z hodnot ukazatelů propustnosti ve výhledovém stavu jsou hodnoty v občanském celodni (900 min) o 0,01 vyšší než optimální hodnota a je možné tento stav považovat za akceptovatelný. Ostatní hodnoty jsou nižší než hodnoty optimální.

7 PERSONÁLNÍ POTŘEBA DOPRAVNÍCH ZAMĚSTNANCŮ

V současném stavu je provoz na trati řízen místně z jednotlivých stanic. Personální potřeba v současném stavu je uvedena v následující tabulce.

ŽST	Pracovní pozice	Personální potřeba
Mělník	výpravčí	5,526
	operátor železniční dopravy	5,451
	signalista St. 1	5,451
	signalista St. 2	5,451
Liběchov	výpravčí	5,451
Štětí	výpravčí	5,451
	dozorce výhybek	1,000
Hoštka	výpravčí	5,451
Polepy	výpravčí	5,451

Tabulka 7.1 – Personální potřeba v řešeném úseku, současný stav

Dle dokumentu SŽ PO-01/2021-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ je uvažováno s následujícím stavem řízení jednotlivých řešených úseků:

- trať je dálkově řízena z CDP Praha,
- na trati se nenachází personálně obsazené pracoviště.

Dle výše uvedených skutečností je personální potřeba v řešeném úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží nulová.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha K.1.1 Modelový GVD – výhledový stav

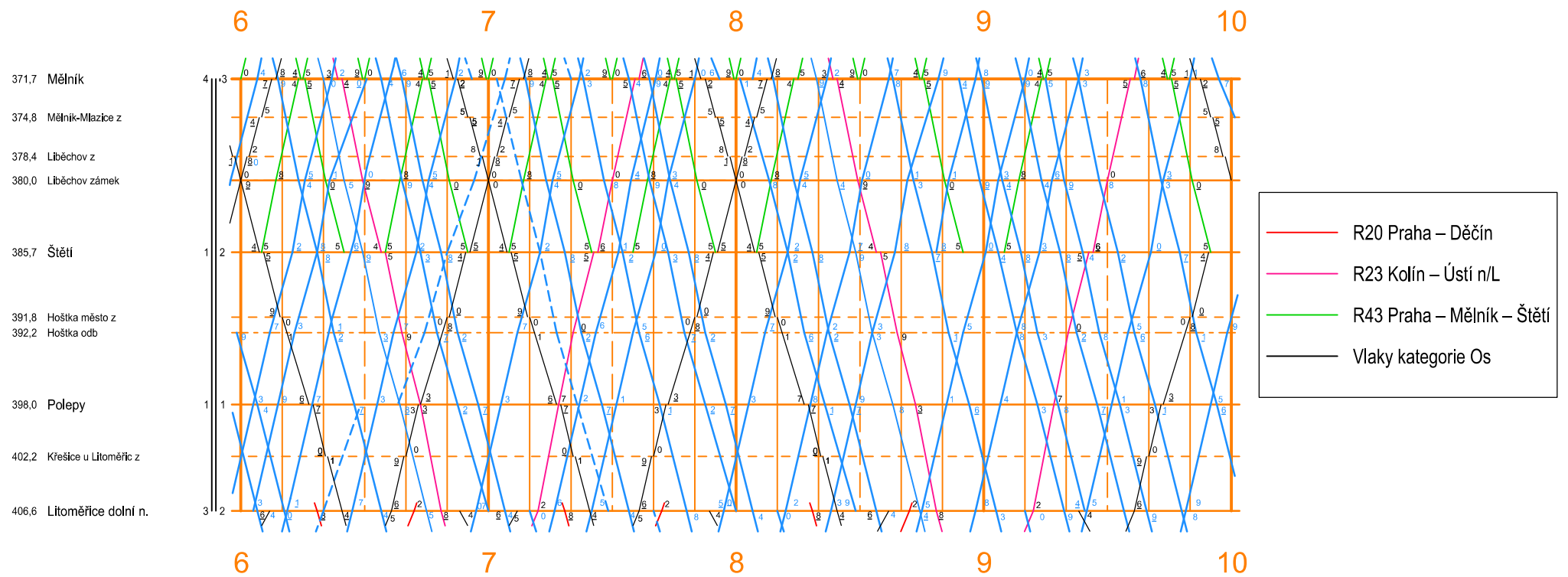
Příloha K.1.2 Schémata dopraven – výhledový stav

Příloha K.1.3 Grafy dynamického průběhu rychlostí – výhledový stav

Dále jsou zařazena vyjádření dotčených subjektů k dokumentaci.

PŘÍLOHOVÁ ČÁST

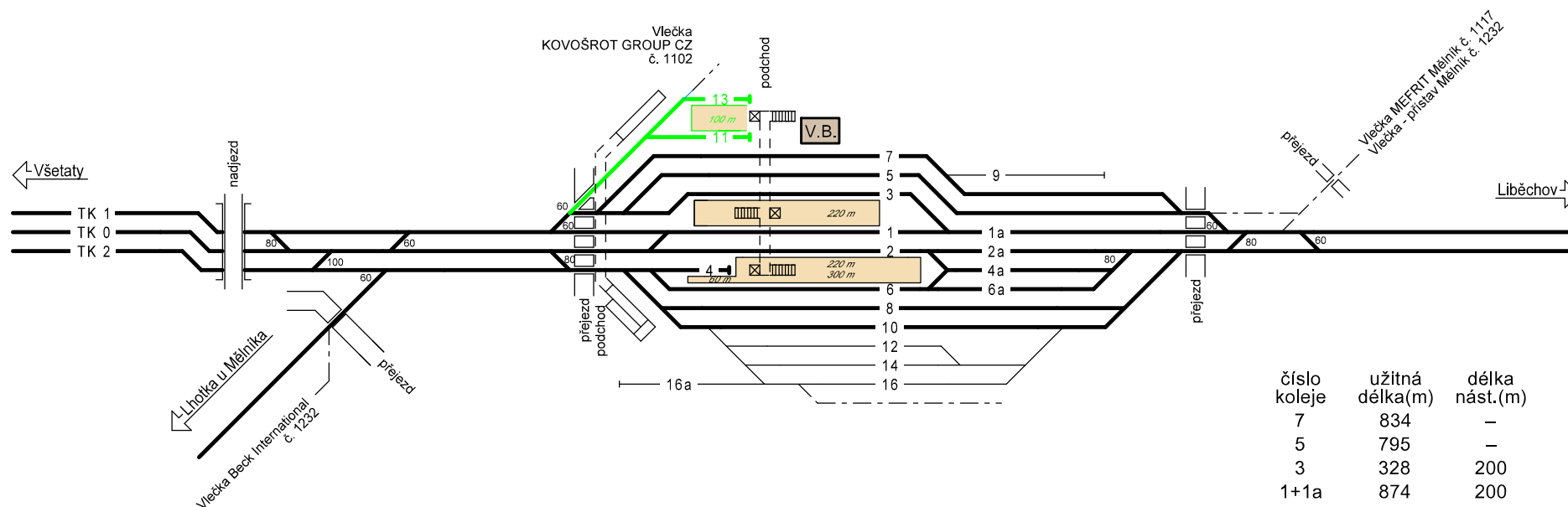
ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)



ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (vč.) - Litoměřice dolní nádraží (m)

ŽST MĚLNÍK

km 371,715

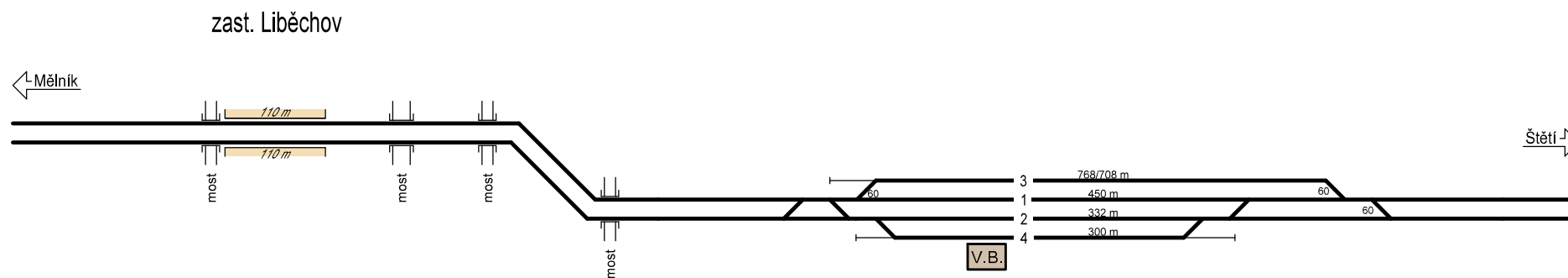


číslo koleje	užitná délka(m)	délka nást.(m)
7	834	—
5	795	—
3	328	200
1+1a	874	200
2+2a	392/264/728	200
4	90	50
4a	227	—
6+6a	339/267/674	250
8	785	—
10	690	—

ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (vč.) - Litoměřice dolní nádraží (m)

ŽST LIBĚCHOV ZÁMEK

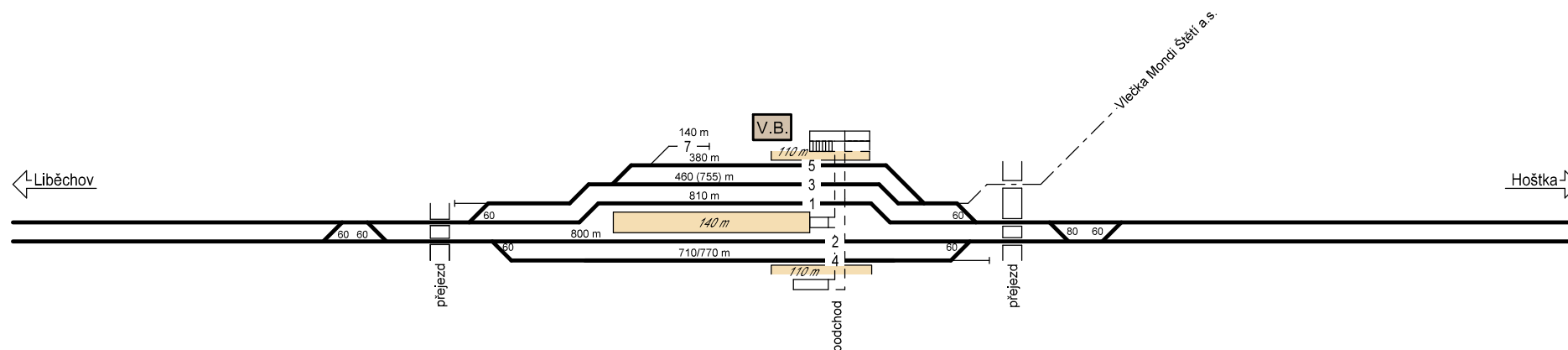
km 380,017



ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (vč.) - Litoměřice dolní nádraží (m)

ŽST ŠTĚTÍ

km 385,712

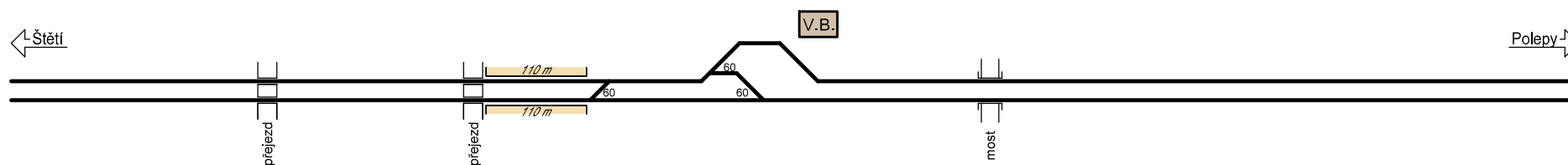


ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (vč.) - Litoměřice dolní nádraží (m)

ODB HOŠTKA

km 392,172

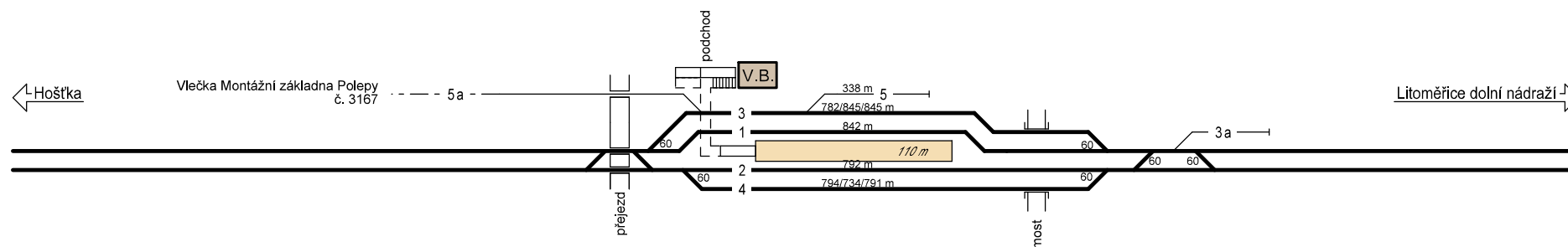
zast. Hoštka město

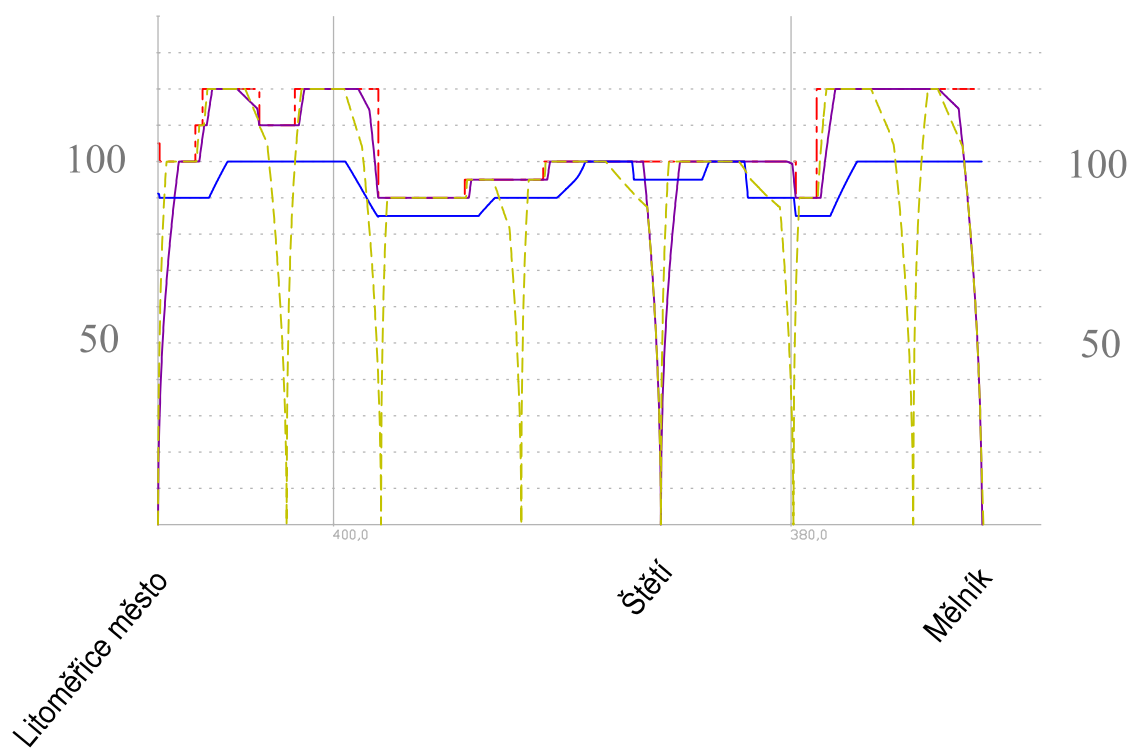
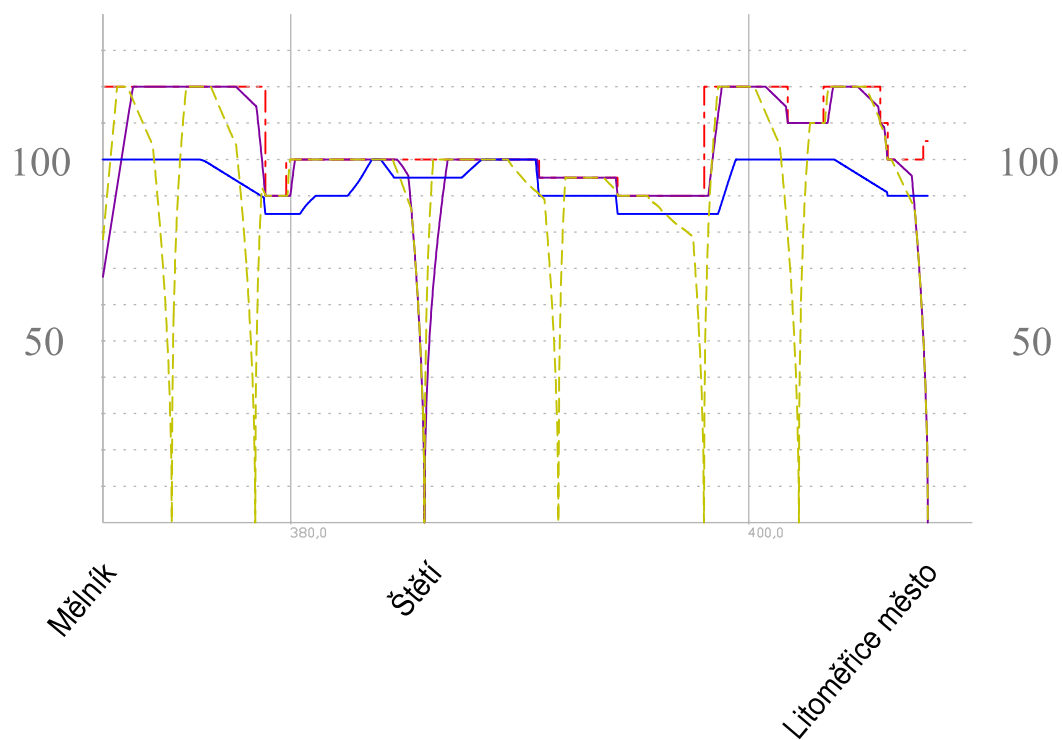


ZP Optimalizace traťového úseku Mělník (vč.) - Litoměřice dolní nádraží (m)

ŽST POLEPY

km 398,101





Od: Beran Tomáš, Ing. <Beran@spravazeleznic.cz>
Odesláno: úterý 13. července 2021 10:26
Komu: Štěpánová Pavla Ing.
Kopie: Fuksa David, Ing.; jaroslav.tyle@zesnad.cz; Novák Jan Ing.
Předmět: RE: ZP Optimalizace traťového úseku Mělník - Litoměřice dolní nádraží a ZP Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Mělník

Dobrý den,

pro zpracování Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ a Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“ Vám v tabulce 1 posílám výhledový rozsah železniční nákladní dopravy na řešených traťových úsecích. Tento výhledový rozsah dopravy vychází z celosíťového modelu železniční nákladní dopravy, který je zpracováván na odboru přípravy staveb Správy železnic a je konzultován se Sdružením železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ).

Tabulka 1: Výhledový rozsah železniční nákladní dopravy podle Modelu nákladní dopravy Správy železnic [vlaky/den]

Traťový úsek	RPDI 2035	RPDI 2055	Max. variace 2035	Max. variace 2055
Litoměřice – Mělník	135	153	177	199
Mělník – Všetaty	127	145	167	188
Všetaty – Lysá nad Labem	125	143	164	186

Hodnoty RPDI (roční průměrná denní intenzita) jsou určeny pro přepravní/ekonomické posouzení a hlukové výpočty, maximální variace pak pro dopravně-technologické (kapacitní) a trakční výpočty.

Zároveň upozorňujeme, že v současné době je v rámci studie proveditelnosti prověřována rekonstrukce a elektrizace trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, přičemž v případě realizace by došlo k převedení části vlaků vedených v současné době v ose Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín na řešený úsek Dřísy – Lysá nad Labem. Aktuálně je uvažováno, že by se k roku 2035 jednalo o navýšení o cca 25 vlaků denně v maximální variaci.

Děkuji za spolupráci. V případě potřeby další konzultace jsem Vám opět k dispozici.

S pozdravem

Ing. Tomáš Beran

**Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství**

systémový specialista
odbor přípravy staveb, oddělení studií proveditelnosti a územní ochrany

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T 972 235 685
M 727 800 110
E Beran@spravazeleznic.cz
[spravazeleznic.cz](mailto:Beran@spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.spravazeleznic.cz/dolozka

From: Štěpánová Pavla Ing. <pavla.stepanova@sudop.cz>
Sent: Wednesday, June 23, 2021 3:45 PM
To: Beran Tomáš, Ing. <Beran@spravazeleznic.cz>; office@zesnad.cz
Cc: Novák Jan Ing. <jan.novak@sudop.cz>; Fuksa David, Ing. <Fuksa@spravazeleznic.cz>; jaroslav.tyle@centrum.cz
Subject: ZP Optimalizace traťového úseku Mělník - Litoměřice dolní nádraží a ZP Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Mělník

Dobrý den,

naše společnost byla pověřena Správou železnic, státní organizací, ke zpracování **Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ a Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo).**

Rozsah infrastruktury je definován úseky Lysá nad Labem – Mělník a Mělník – Litoměřice dolní nádraží trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov.

Tímto si Vás dovoluji požádat o sdělení výhledového **rozsahu nákladní železniční dopravy** v řešené lokalitě.

Předem děkuji a přeji hezký den.

Ing. Pavla Štěpánová | dopravní technolog | Středisko koncepce dopravy

SUDOP PRAHA a.s. | Olšanská 1a, 130 00, Praha 3 | www.sudop.cz
M: + 420 605 229 134 | T: + 420 267 094 159 | e-mail: pavla.stepanova@sudop.cz

Upozorňujeme, že nedílnou součástí této zprávy je doložka mailu týkající se právní závaznosti této zprávy, vyjádření odpovědnosti a chování společnosti v rámci Compliance programu a GDPR, jejíž plné znění naleznete zde: <https://www.sudop.cz/cs/novinky/dolozka-mailu>

Od: Šlesingrová Radka, DiS. <SlesingrovaR@spravazeleznic.cz>
Odesláno: čtvrtek 24. června 2021 8:48
Komu: Štěpánová Pavla Ing.
Předmět: RE: ZP Optimalizace traťového úseku Mělník - Litoměřice dolní nádraží a ZP Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Mělník

Dobrý den,

trať definována úsekem Lysá nad Labem - Ústí nad Labem-Střekov obsahuje tyto stanice, **kteřé jsou zájmové z hlediska přeprav zásilek RID a z hlediska vojenských přeprav**

Z hlediska RID Liběchov kolej č. 4a

Polepy kolej č. 7

Litoměřice dolní nádraží kolej č. 10

Velké Žernoseky kolej č. 8

Z hlediska obrany státu se jedná o žst.

Litoměřice dolní nádraží čelně- boční rampa s kolejemi č.8 a 10 (nová)

Stará Boleslav rampa a kolej č.5 (v novém číslování dříve kolej č.7)

Minimální požadavky na kolej RID jsou:

1. kolej by měla být celá nebo částečně bez troleje, minimální užitečná délka koleje je 40 m;
2. minimální rozměry manipulační plochy jsou 20x20 metrů. (vyhláška 23/2008 příloha 3 čl. 3)
3. kolej by měla být na dobře viditelném místě s možností osvětlení;
4. kolej by měla být přístupná pro silniční vozidla, měla by být vhodná pro další manipulaci, navazující manipulační plocha by měla být technicky řešena tak, aby závadné látky nevnikly do povrchových a podzemních vod;

Optimálně pak aby:

5. v blízkosti koleje by se neměly nacházet kanalizační vpusti, plynovod, apod (Ne blíže jak 5 m od osy krajní koleje.
6. Optimální vzdálenost je 30 m od osy krajní koleje, tj. obdobně jako je stanoveno ochranné pásmo podle zákona o dráhách.)
7. v těsné blízkosti koleje by se neměla nacházet hustá obytná zástavba

Požadavky na koleje pro vojenské přepravy a nákladkové rampy jsou pak tyto:

1. průjezdný prostor 4 m pro vozidla s šířkou 3,5 m
2. Výška podjezdu, kabelů apod.: min 4,5 m.
3. Povrch manipulační plochy a rampy: kamenná dlažba.
4. Šířka čelní rampy – 5 m;
5. Délka čelní rampy 30 m (nájezd na rampu 15 m, rampa 15 m);
6. Šířka boční rampy min. 10 m s umožněním průjezdu vozidla, nebo plocha velikosti umožňující otočení vozidla (tj. cca 20 m). Pokud nelze splnit ani jedno, tak je nutná manipulační plocha podle bodu 7;
7. Čelní rampa bez nárazníků, místo nich dřevěný pražec;
8. Osvětlení rampy, manipulační plochy a koleje: 30 lux.
9. Zatížení komunikací a rampy – 11,5 t na nápravu
10. Možnost vypnutí TV nad kolejí.
11. Minimální délka koleje na 4 vozy nesmí být méně než 90 m
12. Přilehlá manipulační plocha musí umožňovat průjezd nebo otáčení nákladních silničních vozidel s podvalníkem.
13. Zrušení stávající rampy až po vybudování rampy nové v případě výstavby nové rampy v jiné poloze.
14. Minimalizace času přestavby rampy, manipulačního prostoru a možnosti přistavení železničních vozů k rampě.

Snad jsem Vám takto poskytla veškeré požadované informace. Pokud ne nváhejte se na mě obrátit.
S pozdravem,

Radka Šlesingrová, DiS.

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
Odbor bezpečnosti a krizového řízení
Pracoviště: Wilsonova 300/8, PRAHA 1

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
T +420 972 241 486
M +420 702 244 800
E slesingrovaR@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.spravazeleznic.cz/dolozka

From: Štěpánová Pavla Ing. <pavla.stepanova@sudop.cz>
Sent: Wednesday, June 23, 2021 3:55 PM
To: Hora Horymír, PhDr. <Hora@spravazeleznic.cz>; Šlesingrová Radka, DiS. <SlesingrovaR@spravazeleznic.cz>
Cc: Novák Jan Ing. <jan.novak@sudop.cz>
Subject: ZP Optimalizace traťového úseku Mělník - Litoměřice dolní nádraží a ZP Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Mělník

Dobrý den,

naše společnost byla pověřena Správou železnic, státní organizací, ke zpracování **Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)“ a Záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“**.

Rozsah infrastruktury je definován úseky Lysá nad Labem – Mělník a Mělník – Litoměřice dolní nádraží trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov.

Tímto si Vás dovoluji požádat o zaslání **informací ke stanicím v rámci řešené trati, které jsou zájmové z hlediska přeprav zásilek RID a z hlediska vojenských přeprav**. Dle ZTP Vás žádám o požadavky vyplývající ze zajištění zájmů obrany státu v ŽST Stará Boleslav.

Předem děkuji a přeji hezký den.

Ing. Pavla Štěpánová | dopravní technolog | Středisko koncepce dopravy

SUDOP PRAHA a.s. | Olšanská 1a, 130 00, Praha 3 | www.sudop.cz
M: + 420 605 229 134 | T: + 420 267 094 159 | e-mail: pavla.stepanova@sudop.cz

Upozorňujeme, že nedílnou součástí této zprávy je doložka mailu týkající se právní závaznosti této zprávy, vyjádření odpovědnosti a chování společnosti v rámci Compliance programu a GDPR, jejíž plné znění naleznete zde: <https://www.sudop.cz/cs/novinky/dolozka-mailu>

Vaše značka: 205/21-113
Naše značka: 2371/21/DO2
Vyřizuje: Hýbl / 725 741 618
Datum: 20. 7. 2021

SUDOP PRAHA a.s.
Středisko koncepce dopravy – 205
Ing. Andrea Plišková
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Odpověď na Žádost o zaslání podkladů pro akce Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) a Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)

Vážená paní inženýrko,

V předmětné oblasti předpokládáme ze strany Středočeského kraje objednávku následujícího rozsahu regionální dopravy.

Trať 070 Praha – Turnov

Střednědobý výhled

- Stávající provozní koncept s případnými úpravami v reakci na eventuální změny v provozním konceptu dálkové dopravy.
- Stávající vozba vratnými soupravami s lokomotivou nebo motorovým vozem a vozem řídícím.
- Osobní vlaky Praha – Mělník se základním intervalem 120/120 minut.
- Osobní vlaky Praha – Mladá Boleslav se základním intervalem 120/120 minut (v úseku Praha – Všetaty vedeny v prokladu s osobními vlaky Praha – Mělník).
- Spěšné vlaky se základním intervalem 120/- minut s případným navýšením rozsahu na interval 120/120 minut (v úseku Praha – Neratovice vedeny v prokladu s dálkovou linkou R21).

Dlouhodobý výhled

- Provozní koncept
 - Po realizaci úprav uzlu Mladá Boleslav a vybudování Všejské spojky:
 - Vlaky (Kladno – Kralupy nad Vltavou –) Neratovice – Mladá Boleslav město
 - Základní interval: 60/60 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách.
 - Základní taktový model: Kladno X:45/X:15 – Kralupy nad Vltavou X:30 – Byšice X:00 – Mladá Boleslav město X:30.
 - Před vybudováním Líbeznické spojky:
 - Spěšné vlaky Praha – Neratovice – Mělník (– Ústí n. L.)
 - Základní interval v úseku Praha – Mělník 30/30 minut.
 - Dosažení taktového uzlu Neratovice v minutách 15/45.
 - Osobní vlaky Praha – Neratovice:
 - Základní interval 30/60 minut.

- Dosažení taktového uzlu Neratovice v minutách 15/45.
- Po vybudování Líbeznické spojky:
 - Spěšné vlaky Praha – Neratovice – Mělník (– Ústí n. L.)
 - Základní interval v úseku Praha – Mělník 15/30 minut.
 - Dosažení taktového uzlu Neratovice v minutách 15/45, ve špičkách též 00/30.
 - Osobní vlaky Praha – Měšice u Prahy – Neratovice
 - Základní interval v úseku Praha – Měšice u Prahy 15/30 minut, v úseku Měšice u Prahy – Neratovice 30/60 minut.
 - Dosažení taktového uzlu Neratovice v minutách 15/45.
- Vozidla
 - Spěšné vlaky Praha – Neratovice – Mělník (– Ústí nad Labem):
 - Nové elektrické dynamické jednotky využívající maximální traťovou rychlost o kapacitě odpovídající předpokládané výhledové přepravní poptávce.
 - Osobní vlaky Praha – Neratovice:
 - Nové elektrické dynamické jednotky využívající maximální traťovou rychlost o kapacitě odpovídající předpokládané výhledové přepravní poptávce.
 - Vlaky (Kladno – Kralupy nad Vltavou –) Neratovice – Mladá Boleslav město
 - Nové dynamické dvouvozové jednotky nezávislé trakce.
 - Po realizaci úprav v uzlu Mladá Boleslav a v případě elektrizace úseku Kladno – Kralupy nad Vltavou a Kralupy nad Vltavou – Všetaty předpoklad nasazení dynamických dvouvozových dvouzdrojových jednotek.

Trať 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ

Střednědobý výhled

- Stávající provozní koncept s případnými úpravami v reakci na eventuální změny v provozním konceptu dálkové dopravy.
- Osobní vlaky Lysá nad Labem – Ústí nad Labem:
 - Základní interval 120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách.
 - Provozní koncept ukotven požadavky Ústeckého kraje na dosažení taktového uzlu Ústí nad Labem v minutě 00. Snahou bude zkvalitnit přestupní vazby v žst. Lysá nad Labem, zejména ve směrech Praha a Nymburk (v souvislosti se změnou provozního konceptu na tratích 231 a 232 a případným zkrácením jízdních dob Lysá nad Labem – Ústí nad Labem v souvislosti s nasazením dynamičtějších vozidel).
 - Ponechání stávajícího vozového parku, případně ve spolupráci s Ústeckým krajem nasazení dvouvozových dynamických elektrických jednotek.
- Osobní vlaky Praha – Mělník:
 - Základní interval 120/120 minut.
 - Stávající vozba vratnými soupravami s lokomotivou nebo motorovým vozem a vozem řídícím.

Dlouhodobý výhled

- Provozní koncept
 - Osobní vlaky Lysá nad Labem – Ústí nad Labem

- Základní interval: 60/120 minut.
- Základní taktový model: Lysá nad Labem – Mělník X:00 – Ústí nad Labem X:00.
- Spěšné vlaky Praha – Všetaty – Mělník (– Štětí – Ústí n. L.)
 - Základní interval v úseku Praha – Mělník 30/30 minut.
 - Dosažení taktového uzlu Neratovice v minutách 15/45.
 - Po přetrasování rychlíků linky R20 po VRT Praha – Litoměřice, předpoklad prodloužení části spěšných vlaků Praha – Mělník dále do/z Štětí, případně ve spolupráci s Ústeckým krajem až do/z Ústí nad Labem.
 - Po realizaci Líbeznické spojky navýšení rozsahu v úseku Praha – Mělník na interval 15/30 (dosažení taktového uzlu Neratovice ve špičkách též v minutách 00/30).
- Konkrétní rozdělení výkonů mezi Os vlaky Lysá nad Labem – Mělník – Ústí nad Labem a pásmové spěšné vlaky Praha – Mělník – Štětí – Ústí nad Labem bude ovlivněno výsledným řešením modernizací tratí 070 a 072 (případně dalších návazných staveb) a dohodou s Ústeckým krajem na časových polohách a rozsahu provozu na přeshraničním úseku trati.
- Vozidla
 - Spěšné vlaky Praha – Neratovice – Mělník (– Ústí nad Labem):
 - Nové elektrické dynamické jednotky využívající maximální traťovou rychlost o kapacitě odpovídající předpokládané výhledové přepravní poptávce.
 - V případě vedení přímých vlaků (potažmo vozů) až do Ústí nad Labem předpoklad spojování/rozpojování jednotek v žst. Mělník.
 - Osobní vlaky Lysá nad Labem – Mělník – Ústí nad Labem:
 - Dvouvozové elektrické dynamické jednotky.

Trať 076 Mělník – Mšeno

- Rekreační charakter provozu zajišťovaný vybranými spoji v turisticky frekventovaných obdobích.
- Nasazení stávajících či modernizovaných motorových vozů nebo dvouvozových jednotek nezávislé trakce.

S pozdravem



Ing. Pavel Winter



Zástupce ředitele pro dopravní obslužnost



SUDOP Praha a.s.
Vážená paní
Ing. Andrea Plišková
vedoucí střediska koncepce dopravy
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Odpověď k č. j. ze dne
205/21-113
23. června 2021

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-23508/2021-190/1
MD/23508/2021/190

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Ing. Václav Macek
vaclav.macek@mdcr.cz
+420 2251 31340

Datum
Praha
23.07.2021

Věc: Stanovisko Ministerstva dopravy k výhledovému rozsahu dálkové dopravy v úseku Lysá n.L. - Litoměřice

Vážená paní inženýrko,

obdrželi jsme Váš dopis s žádostí o poskytnutí informací k výhledovému rozsahu dálkové dopravy v úseku trati Lysá nad Labem – Mělník – Litoměřice. K tomuto dopisu uvádíme následující odpověď Ministerstva dopravy.

V uvedeném traťovém úseku je Ministerstvo dopravy objednatelem linky dálkové dopravy R23 Kolín – Ústí nad Labem. Současný provozní koncept linky s taktem 120 minut předpokládáme zachovat i ve výhledovém stavu, přičemž ve vzdáleném výhledu může dojít k jeho úpravám v závislosti na změnách navazujících linek. Nadále však bude snahou objednatele nenavýšovat turnusovou potřebu vozidel a udržet přestupní vazby v uzlových stanicích (především v Kolíně). Délka vlakové soupravy včetně případné posilové kapacity nepřesáhne 120 metrů.

Dotčený úsek kříží ve Všetatech linka R21, která bude ve výhledovém stavu převedena mimo tuto stanici v souladu se záměry rozvoje infrastruktury v ose Praha – Mladá Boleslav.

Severní části řešené oblasti se dotkne zahájení provozu na VRT Praha – Dresden, které do Litoměřic přivede dálkové vlaky linky R20 Praha – Litoměřice – Děčín. Vlaky této linky budou vedeny v taktu 60 minut v přepravní špičce a v taktu 120 minut v přepravním sedle. V případě zbudování Žalostické spojky bude linka vedena celodenně v taktu 60 minut. Místo zastavení v Litoměřicích se bude nacházet mimo řešený úsek v zastávce Litoměřice město. Okrajové podmínky konstrukce jízdního řádu nejsou doposud stanoveny. Pro Vaši práci doporučujeme převzít informace z příslušné studie proveditelnosti.

Vážená paní inženýrko, děkujeme za možnost spolupráce a v případě potřeby jsme připraveni poskytnout další součinnost.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy