



ČISTOPIS STUDIE PROVEDITELNOSTI


Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


Investor, objednatel:		kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4 tel.: +420 277 005 500 cityplan@afconsult.com	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", člen sdružení:  AF-CityPlan
--	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", vedoucí sdružení:  METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. David PÖSCHL tel.: +420 296 154 139		Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
Stupeň:	Studie proveditelnosti	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	A
stř. S60 – dopravních staveb tel.: +420 296 154 247	TEXTOVÁ ČÁST	
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr ZOBAL		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. David PÖSCHL		Provozní a dopravní technologie	–
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
kolektiv			002
Skart. znak: V20/2040	Datum: 09/2019	IČD:	
Počet formátů: 34xA4	Měřítko: –	16	6959
		10	01
		00	00

Obsah:

1. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÝ POPIS VÝCHOZÍHO STAVU	4
1.1 Základní traťové parametry	4
1.2 Dopravny	6
1.2.1 Praha-Satalice	6
1.2.2 Praha-Čakovice	7
1.2.3 Měšice u Prahy	8
1.2.4 Neratovice.....	9
1.2.5 Všetaty.....	11
1.2.6 Byšice	12
1.2.7 Kropáčova Vrutice.....	13
1.2.8 Chotětov	14
1.2.9 Mladá Boleslav hl. n.	15
1.2.10 Mladá Boleslav-Debř.....	17
1.2.11 Bakov nad Jizerou	19
1.2.12 Odb. Zálučí	20
1.2.13 Mnichovo Hradiště	21
1.2.14 Loukov u Mnichova Hradiště	22
1.2.15 Příšovice	23
1.2.16 Turnov	24
1.2.17 Sychrov.....	26
1.2.18 Hodkovice nad Mohelkou.....	27
1.2.19 Rychnov u Jablonce nad Nisou	28
1.2.20 Jeřmanice	29
1.2.21 Lysá nad Labem	30
1.2.22 Milovice.....	32
1.2.23 Veleliby	32
1.2.24 Výh. Straky	33
1.2.25 Čachovice	34
1.2.26 Luštěnice-Újezd	35
1.2.27 Dobrovice.....	36
1.2.28 Výh. Bezděčín.....	37
1.2.29 Mladá Boleslav město	37
2. ROZSAH DOPRAVY	39
2.1 Výhledový rozsah osobní dopravy	39
2.1.1 Varianta Bez projektu.....	39
2.1.2 Varianta C1	40
2.1.3 Varianta C2el	41
2.1.4 Varianta Ceko	43
2.1.5 Varianta Deko	44
2.2 Výhledový rozsah nákladní dopravy	46
2.2.1 Varianta Bez projektu.....	46

2.2.2 Varianty C1, C2el, Ceko, Deko	47
3. JÍZDNÍ DOBY	49
4. KAPACITA DRÁHY	50
4.1 Výchozí stav	50
4.2 Varianta Bez projektu	51
4.3 Projektové varianty	52
5. SESTAVY MODELOVÝCH GVD	54
6. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU	56
6.1 Základní traťové parametry	56
6.1.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty	56
6.1.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město / Odb. Dalovice.....	56
6.1.3 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město.....	57
6.1.4 Úsek Nymburk hl. n. / Nymburk město – Čachovice.....	57
6.1.5 Úsek Mladá Boleslav město – Turnov	57
6.1.6 Úsek Loukov u M. H. / Turnov – Liberec	58
6.1.7 Stanovení NPDV	59
6.2 Dopravny	59
6.2.1 Výh. Skály.....	59
6.2.2 Praha-Satalice	60
6.2.3 Praha-Čakovice	60
6.2.4 Měšice u Prahy předměstí	60
6.2.5 Neratovice.....	61
6.2.6 Všetaty.....	61
6.2.7 Byšice	61
6.2.8 Kropáčova Vrutice.....	61
6.2.9 Chotětov	61
6.2.10 Výh. Stránov	61
6.2.11 Mladá Boleslav hl. n.	62
6.2.12 Mladá Boleslav-Debrž.....	62
6.2.13 Bakov nad Jizerou	62
6.2.14 Mnichovo Hradiště	62
6.2.15 Loukov u Mnichova Hradiště	62
6.2.16 Příšovice	62
6.2.17 Turnov	63
6.2.18 Sychrov.....	63
6.2.19 Hodkovice nad Mohelkou.....	63
6.2.20 Rychnov u Jablonce nad Nisou.....	63
6.2.21 Jeřmanice	63
6.2.22 Lysá nad Labem	63
6.2.23 Milovice.....	63
6.2.24 Milovice-Boží Dar	63
6.2.25 Veleliby	64
6.2.26 Výh. Straky	64

6.2.27 Čachovice	64
6.2.28 Luštěnice-Újezd	64
6.2.29 Dobrovice-Sýčina	64
6.2.30 Výh. Bezděčín	64
6.2.31 Mladá Boleslav předměstí	64
6.2.32 Mladá Boleslav město	65
7. PERSONÁLNÍ POTŘEBA	66

1. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÝ POPIS VÝCHOZÍHO STAVU

Základním rokem pro popis současného stavu je rok 2016 (začátek prací na SP). Bylo snahou zpracovatelů zpracovat zásadní změny uskutečněné v průběhu zpracování studie.

1.1 Základní traťové parametry

Úsek odb. Skály – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov			
Zařazení v síti	celostátní dráha		
Kategorie TSI INF O/N	P5/F3		
Označení trati dle TTP	537		
Označení trati dle KJŘ	070 080 (Mladá Boleslav hl. n. – Bakov n. J.)		
Stavební délka úseku	91,990 km		
Počet traťových kolejí	1		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo (odb. Skály – Všetaty; Byšice – Bakov n. J.; Loukov u M. H. - Příšovice) 3. kategorie – reléový poloautomatický blok (Všetaty – Byšice) 2. kategorie – reléový poloautomatický blok (odb. Zálučí – Loukov u M. H.; Příšovice – Turnov) 1. kategorie – telefonické dorozumívání (Bakov n. J. – odb. Zálučí)		
Největší traťová rychlost	90 km/h (odb. Skály – Praha-Satalice) 100 km/h (Praha-Satalice – Turnov)		
Zábrzdna vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	0 / VII	odb. Skály – Praha-Satalice	12 / I
	9 / I	Praha-Satalice – Měšice u Prahy	– / VI
	7 / II	Měšice u Prahy – Neratovice	1 / V
	1 / III	Neratovice – Všetaty	3 / II
	1 / IV-V	Všetaty – Chotětov	7 / II
	9 / II-III	Chotětov – Mladá Boleslav hl. n.	3 / VI
	2 / III	Ml. Boleslav hl. n. – Ml. Boleslav-Debř	4 / II
	3 / III	Mladá Boleslav-Debř – Bakov n. J.	4 / II
	3 / IV-V	Bakov n. J. – Mnichovo Hradiště	7 / II
	7 / IV	Mnichovo Hradiště – Loukov u M. H.	6 / IV
	2 / IV	Loukov u M. H. – Příšovice	5 / II
	2 / IV	Příšovice – Turnov	6 / II
Třída zatížení	C4 (odb. Skály – Všetaty) C2 (Všetaty – Bakov n. J.) C3 (Bakov n. J. – Turnov)		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402		

Úsek Turnov – Liberec			
Zařazení v síti	celostátní dráha		
Kategorie TSI INF O/N	P5/F4		
Označení trati dle TTP	508		
Označení trati dle KJŘ	030		
Stavební délka úseku	34,626 km		
Počet traťových kolejí	1		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo		

	(Turnov – Sychrov; Rychnov u Jabl. n. N. – Liberec) 2. kategorie – reléový poloautomatický blok (Sychrov – Rychnov u Jabl. n. N.)		
Největší traťová rychlost	100 km/h (Turnov – Hodkovice n. M.) 85 km/h (Hodkovice n. M. – Rychnov u Jabl. n. N.) 90 km/h (Rychnov u Jabl. n. N. – Liberec)		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	0 / VIII	Turnov – Sychrov	13 / II
	0 / VII-VIII	Sychrov – Hodkovice n. M.	12 / II
	0 / IX	Hodkovice n. M. – Jeřmanice	14 / II
	15 / II	Jeřmanice – Liberec	0 / IX
Třída zatížení	C3		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	67/391		

Úsek Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město			
Zařazení v síti	celostátní dráha		
Kategorie TSI INF O/N	P5/F2 (Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.) P6/F2 (Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město)		
Označení trati dle TTP	541A		
Označení trati dle KJŘ	071 (Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.) 064 (Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město)		
Stavební délka úseku	34,948 km		
Počet traťových kolejí	1		
Trakce	nezávislá		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo		
Největší traťová rychlost	100 km/h (Nymburk hl. n. – Bezděčín) 80 km/h (Bezděčín – Mladá Boleslav hl. n.) 60 km/h (Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město)		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m (Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.) 400 m (Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město)		
Rozhodný spád / třída sklonu	0 / III-IV	Nymburk hl. n. – Veleliby	5 / I
	2 / III-IV	Veleliby – Čachovice	5 / II
	0 / II-III	Čachovice – Luštěnice-Újezd	3 / I
	2 / II	Luštěnice-Újezd – Dobrovice	1 / II
	5 / III-IV	Dobrovice – Mladá Boleslav hl. n.	5 / IV
	12 / XII-XIII	Ml. Bol. hl. n. – Ml. Bol. město	22 / VII-VIII
Třída zatížení	C3		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	78/402		

Úsek Lysá nad Labem – Milovice			
Zařazení v síti	regionální dráha		
Kategorie TSI INF O/N	P6/F4		
Označení trati dle TTP	524B		
Označení trati dle KJŘ	232		
Stavební délka úseku	5,928 km		
Počet traťových kolejí	1		
Trakce	3 kV DC		
Traťové zabezpečovací zařízení	3. kategorie – automatické hradlo		
Největší traťová rychlost	70 km/h		
Zábrzdňá vzdálenost	700 m		
Rozhodný spád / třída sklonu	14 / XI-XII	Lysá nad Labem – Milovice	20 / VIII-IX
Třída zatížení	C4		
Kód tratě pro kombinovanou dopravu	0/0		

1.2 Dopravny

1.2.1 Praha-Satalice

Železniční stanice Praha-Satalice leží v km 14,005 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Praha-Čakovice. Stanice je obsazena výpravčím. Sídlem přednosty PO je stanice Praha-Libeň.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	481 m	S1 – L1	hlavní kolej
3	457 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej
5	407 m	S5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej
7	371 m	S7 – L7	vjezdová a odjezdová kolej, bez nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
9	328 m	VK 2 – Vk4	MNV

VLEČKY

Vlečka „Satalice-truhlárna“ (číslo vlečky 1181), je zaústěna do koleje č. 7 výhybkou č. 9 v km 14,243.

Vlečka „Flaga Český plyn“ je zaústěna do vlečky „Satalice-truhlárna“ výhybkou č. T1 v km 14,215.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice Praha-Satalice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie - elektromechanickým zabezpečovacím zařízením vzor 5007 se světelnými návěstidly. Návěstidla jsou nepřenosná, světelná, stožárová kromě návěstidel S5 a S7, která jsou trpasličí.

Na řídicím přístroji jsou závislá stavědla 1 a 2. Signalista stavědla St. 1 obsluhuje za vlakové dopravy a při posunu výhybky čís. 1, 3 a 5 a závořník výh. č. Vk2/6. Signalista stavědla St. 2 obsluhuje za vlakové dopravy a při posunu výhybky čís. 9, 10, 11, 13 a OVk1, TVk1 a závořník výh. č. Vk4/8.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici se nachází tři zvýšená úroňová jednostranná desková nástupiště u kolejí:

- u koleje č. 1, délka 165 m,
- u koleje č. 3, délka 174 m,
- u koleje č. 5, délka 174 m.

Všechna nástupiště jsou s výškou od temene kolejnice 250mm. Přechody pro cestující a přejezdy pro ruční vozíky jsou na koleje č. 1, 3 a 5 proti vchodu do dopravní kanceláře. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

Ve stanici neprobíhá odbavení cestujících. Cestující jsou odbaveni ve vlaku. Stanice je zařazena do integrovaného dopravního systému (IDS) Pražské integrované dopravy (PID). Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21, R43, S3 a S34. Spoje linek S3 a S34 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice je obsluhována manipulačními vlaky Mn 85012 a Mn 85013, které jsou zavedeny v relaci Praha-Libeň – Neratovice a zpět. Tyto vlaky provádějí veškeré práce ve stanici, tj. obsluhu manipulačních míst a vleček. Ostatní nákladní vlaky stanici projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U místa nakládky a vykládky (MNV) v koleji č. 9 je zpevněná manipulační plocha.

1.2.2 Praha-Čakovice

Železniční stanice Praha-Čakovice leží v km 19,404 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Měšice u Prahy. Stanice je obsazena výpravním. Sídlem přednosty PO je stanice Praha-Libeň.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	712 m	S1 – L1	hlavní kolej
3	705 m	S3 – L3	vjezd, odjezd, průjezd
5	640 m	S5 – L5	vjezd, odjezd, průjezd
7	600 m	S7 – L7	vjezd, odjezd, průjezd, bez nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
2	705 m	S2 – L2	odjezd směr Praha-Satalice a Měšice u Prahy, MNV
2a	150 m	Vk3 – zarážedlo	kusá
3a	330 m	nám. výh. č. 2 – zarážedlo	výtažná
9	443 m	nám. výh. č. 10A – zarážedlo	odstavná
11	418 m	nám. výh. č. 11 – Vk5	odstavná
13	418 m	nám. výh. č. 11 – Vk6	odstavná

VLEČKY

„Městská vlečka Praha-Čakovice“ (číslo vlečky 1118), vlečka je zaústěna výhybkou č. 16XA a výhybkou č. 21 z koleje č. 2.

„Vlečka Avia a.s.“ (číslo vlečky 1244) je zaústěna výhybkou č. 10.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

ŽST Praha-Čakovice je vybavena zabezpečovacím zařízením kategorie 3. – „TEST 14“ – typové elektrické stavědlo s elektromotorickými přestavníky a dvoufázovými kolejovými obvody s napájecí frekvencí 75 Hz a počítači náprav Frauser. Zabezpečovací zařízení je vybaveno světelnými návěstidly AŽD 70.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici se nachází tři zvýšená úrovněová jednostranná nástupiště:

- u koleje č. 1 panelového typu SUDOP, délka 155 m,
- u koleje č. 3 sypané s pevnou hranou, délka 102 m,
- u koleje č. 5 sypané s pevnou hranou, délka 48 m.

Všechna nástupiště jsou s výškou od temene kolejnice 250mm. Nástupiště jsou rozděleny třemi přechody o šířce 2 m naproti vchodu do dopravní kanceláře, naproti přístavku staniční budovy a u lávky pro pěší do areálu Avia.

Ve stanici je cestujícím k dispozici vnitrostátní pokladní přepážka a prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21, R43, S3 a S34, jejichž spoje ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice je obsluhována manipulačními vlaky Mn 85012 a Mn 85013, které jsou zavedeny v relaci Praha-Libeň – Neratovice a zpět. Tyto vlaky provádějí veškeré práce ve stanici, tj. obsluhu manipulačních míst a vleček. Ostatní nákladní vlaky stanici projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

Stanice je vybavena obrysnicí, která je umístěna na koleji č. 2 mezi výhybkou č. 16A a návěstidlem S2.

1.2.3 Měšice u Prahy

ŽST Měšice u Prahy leží v km 26,650 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Neratovice. Stanice je obsazena výpravčím. Sídlem přednosty PO je stanice Kralupy nad Vltavou.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	643 m	S1 – L1	hlavní kolej
3	618 m	S3 – L3	vjezd, odjezd, průjezd
5	503 m	S5 – L5	vjezd, odjezd, průjezd
7	430 m	S7 – L7	vjezd, odjezd, průjezd, bez nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
2	100 m	Se3 – zarážedlo	MNV
9	410 m	hrot výh. č. 9 – Vk2	MNV

VLEČKY

Vlečka číslo 1273 „Q Park Měšice“ je zaústěna v ŽST Měšice u Prahy do staniční koleje č. 2 výhybkou č. 6.

Vlečka číslo 1370 „ZZN Polabí, a.s. - vlečka Měšice“ je zaústěna v ŽST Měšice u Prahy do koleje č. 9 výhybkou č. S 5 a výhybkou č. 9.

Vlečka číslo 1331 Vlečka THERMOREAL, spol. s r.o je zaústěna do koleje č. 9, výhybkou č.7. Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V ŽST Měšice u Prahy je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo typu K-2002 firmy Starmon s počítači náprav. SZZ je obsluhováno místně. Součástí zabezpečovacího zařízení jsou dvě pomocná stavědla PSt 1 a PSt 2 pro zajištění místní obsluhy výhybek.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

U 1. koleje je směrem k výpravní budově vnější nástupiště typu SUDOP délky 100 m. Nástupiště má výšku 550 mm nad temenem kolejnice a šířku 3 m. Směrem k výpravní budově je upravena a vyspádována zpevněná plocha se zhutněním.

Mezi kolejemi č. 1 a 3 je u 3. koleje jednostranné úrovněvé nástupiště typu TISCHER délky 100 m s výškou 200 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště pro cestující a pro ruční vozíky je zajištěn pomocí přechodu přes kolej č. 1 proti vchodu do dopravní kanceláře.

Ve stanici je cestujícím k dispozici čekárna. Odbavení cestujících ve stanici neprobíhá. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21, R43 a S30. Spoje linky S30 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice je obsluhována manipulačními vlaky Mn 85012 a Mn 85013, které jsou zavedeny v relaci Praha-Libeň – Neratovice a zpět. Tyto vlaky provádějí veškeré práce ve stanici, tj. obsluhu manipulačních míst a vleček. Ostatní nákladní vlaky stanici projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

1.2.4 Neratovice

ŽST Neratovice leží v km 34,185 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Všetaty. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí odbočnou pro trať Kralupy nad Vltavou - Neratovice v km 17,864 a Čelákovice – Neratovice v km 15,000. Obě tratě jsou v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejné. Sídlem přednosty PO je stanice Kralupy nad Vltavou. Stanice je trvale obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	481 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	366 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3	400 m	nám. výh. č. 13 – L3-19	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3a	70 m	nám. výh. č. 2 – nám. výh. č. 11	vjezdová a odjezdová kolej
5	351 m	nám. KVC v km 34,097 – nám. KVC v km 34,448	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5a	99 m	nám. výh. č. 3 – nám. výh. č. 14	vjezdová a odjezdová kolej
7	449 m	nám. výh. č. 5 – nám. výh. č. 25	vjezdová a odjezdová kolej směr Úžice a Všetaty
10	1137 m	JL – nám. výh. č. 104	vjezdová a odjezdová kolej směr Brandýs n. L.
13	322 m	nám. výh. č. 10 – nám. výh. č. 21	vjezdová a odjezdová kolej směr Úžice
17	455 m	nám. výh. č. 17 – zarážedlo	odjezdová kolej směr Všetaty
19	455 m	nám. výh. č. 17 – zarážedlo	odjezdová kolej směr Všetaty
6	200 m	nám. výh. č. 103 – zarážedlo	vjezdová a odjezdová kolej směr Brandýs n. L., nástupiště
6a	111 m	Lc6 – hrot výh. č. 106	vjezdová a odjezdová kolej směr Brandýs n. L.
23	595 m	Sc23 – Vks3	odjezdová kolej směr Všetaty, odevzdávková kolej pro vlečku Spolana
<i>manipulační koleje</i>			
4a	100 m	Vk1 - zarážedlo	kusá kolej ke skladišti
9	374 m	nám. výh. č. 9 – nám. výh. č. 23	směrová kolej
11	350 m	nám. výh. č. 9 – nám. výh. č. 23	směrová kolej
15	483 m	nám. výh. č. 9 – zarážedlo	MNV
21	603 m	Sc21 – Vks4	odevzdávková kolej pro vlečku Spolana
21b	50 m	Vk2 – zarážedlo	kolej pro vykládku a nakládku pro VD Styl
25	535 m	Sc25 – Vks2	odevzdávková kolej pro vlečku Spolana
8	95 m	nám. výh. č. 102 – zarážedlo	montážní kolej traťového okrsku
8a	30 m	nám. výh. č. 102 – zarážedlo	montážní kolej traťového okrsku
12	230 m	nám. výh. č. 105 – zarážedlo	
<i>spojovací koleje</i>			
1a	115 m	nám. výh. č. 1 – nám. výh. č. 4	spojovací kolej

odvratné koleje			
6b	48 m	nám. výh. č. 106 – zarážedlo	odvratná kusá kolej

VLEČKY

Vlečka číslo 1323 „Vlečka Spolana a. s. Neratovice“ je tvořena rozvětveným kolejištěm a zaústíje v ŽST Neratovice koncovými styky výhybky č. 203 do koleje č. 21 a č. 23, koncovým stykem odbočné větve výhybky č. 202 do koleje č. 25, do traťové koleje celostátní dráhy trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice výhybkou č. S4 a výhybkou č. 204 do koleje č. 27.

Vlečka číslo 1163 „POLORA, Polerady nad Labem“ – je zaústěna do regionální dráhy jednokolejné trati Čelákovice-Neratovice na širé trati výhybkou č. P1 v km 4,915 (km 0,000).

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je zabezpečena staničním elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanické zabezpečovací zařízení typu 5007 doplněné světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky. Obvod St.2 je vybaven izolovanou kolejnici umístěnou na Brandýském záhlaví u návěstidla Sc10. Stanice je částečně vybavena kolejovými obvody a počítači náprav.

Na řídicím přístroji jsou závislá stavědla 1 a 2. Signalista St 1 obsluhuje návěstidla L, UL, S1, S2, S3–S13 a Se1 a výhybky opatřené elektromotorickými přestavníky č. 1/4, 6, 7/11 a přestavované ručně č. 2, 3, 5, 9, 10, 13 a 14. Signalista St 2 obsluhuje návěstidla S, JL, L1, L2, L3–7, 17, 19, Lc6 a Se3, výhybky opatřené elektromotorickými přestavníky č. 26, 29, 106/31 a 207/30. Ručně přestavované výhybky č. 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 28, 103, 104, 105, 204, 205, 206 a výkolejky Vk2, VkS1, VkS2, VkS3 a VkS4 jsou přestavovány ručně výhybkářem nebo signalistou St. 2.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Mezi kolejí č. 6 a č. 2 je zvýšené (polo)ostrovní nástupiště č. 1 – pro kolej č. 2 v délce 150 m s výškou nástupiště nad temenem kolejnice 550 mm a pro kolej č. 6 v délce 35 m s výškou nástupiště nad temenem kolejnice 550 mm.

U koleje č. 1 je úroňové, jednostranné, sypané nástupiště č. 2 s nástupištní hranou v délce 150 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 250 mm.

U koleje č. 3 je nástupiště č. 3 úroňové, jednostranné, zpevněné deskové SUDOP T v délce 150 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 250 mm.

U koleje č. 5 je nástupiště č. 4 úroňové, jednostranné, sypané v délce 42 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm.

Na záhlaví směr Brandýs nad Labem u přejezdu P2766 v km 14,836 je nástupiště zpevněné panelové v délce 16 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm., bez využití.

Hlavní vchod na nástupiště je z vestibulu výpravní budovy, vedlejší vchody jsou z obou stran výpravní budovy. Pro přístup na nástupiště jsou zřízeny úroňové přechody před dopravní kanceláří a dále vpravo a vlevo vedle staniční budovy.

Ve stanici je cestujícím k dispozici vnitrostátní pokladní přepážka, prostory pro cestující, úschovna zavazadel a kol a zastávka linkových autobusů v blízkosti stanice. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21, R43, S23, S3 a S43, jejichž spoje ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Přes stanici jsou trasovány manipulační vlaky relací Praha-Libeň – Neratovice – Brandýs n. L. a Mělník – Neratovice – Kralupy n. V. Ve stanici probíhá místní vlakovotvorba. Významnou část představuje zátěž z vlečky Spolana. Část zátěže ze Spolany je přepravována formou ucelených vlaků.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Stanice je vybavena boční rampou a obrysnicí.

1.2.5 Všetaty

Železniční stanice Všetaty leží v km 360,997 celostátní dráhy elektrifikované dvoukolejně trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ a v km 39,718 celostátní dráhy jednokolejně trati Praha Vysočany – Turnov. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí křižovatkovou. Je stanicí přednostního směru pro první traťovou kolej směr Dřísy, pro druhou traťovou kolej směr Mělník a pro traťovou kolej směr Byšice. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	444 m	S1 – L1	hlavní kolej pro směr Mělník – Dřísy, nástupiště, TV
1a	110 m	S1a – Se10	hlavní kolej pro směr Mělník – Dřísy, TV
2	564 m	S2 – L2	hlavní kolej pro směr Dřísy – Mělník, nástupiště, TV
2a	55 m	S2a – Se16	hlavní kolej pro směr Dřísy – Mělník, TV
3	346 m	S3 – L3	vjezd, odjezd, průjezd, nástupiště, TV
4	325 m	S4 – nám. výh. č. 34	odjezd směr Neratovice, TV
5	277 m	S5 – L5	vjezd, odjezd, průjezd, TV
6	403 m	S6 – nám. výh. č. 34	odjezd směr Neratovice, bez TV
7	210 m	S7 – L7	vjezd, odjezd, průjezd, TV
8	536 m	S8 – zarážedlo	odjezd směr Neratovice, bez TV
9	196 m	S9 – L9	vjezd, odjezd, průjezd, TV
10	520 m	S10 – Vk4	odjezd směr Neratovice, bez TV
12	290 m	S12 – zarážedlo	odjezd směr Neratovice, bez TV
14	421 m	S14 – Lc14	vjezd, odjezd, průjezd, část bez TV
16	666 m	S16 – Lc16	hlavní kolej pro směr Neratovice - Byšice, TV
16a	193 m	Sc16a – L16a	hlavní kolej pro směr Neratovice - Byšice, nástupiště, TV
16b	505 m	Sc16b – BS	hlavní kolej pro směr Neratovice - Byšice, TV
18	682 m	S18 – L18	vjezd, odjezd, průjezd, nástupiště, TV
18a	69 m	Se3 – Se8	vjezd, odjezd, průjezd směr Neratovice - Byšice, TV
20	662 m	S20 – L20	vjezd, odjezd, průjezd, nástupiště, TV
22	650 m	S22 – L22	vjezd, odjezd, průjezd, TV
24	580 m	S24 – L24	vjezd, odjezd, průjezd, TV 105 m směr Byšice
26	557 m	S26 – L26	vjezd, odjezd, průjezd, TV 101 m směr Byšice
<i>manipulační koleje</i>			
6a	27 m	hrot výh. č. 34 – zarážedlo	
9a	125 m	nám. výh č. 38 – zarážedlo	pro vozy správy tratí, TV
11	283 m	Se21 – zarážedlo	TV 100 m směr Dřísy
12a	109 m	Se6 – zarážedlo	výtažná, bez TV
20a	459 m	Se9 – zarážedlo	TV
28	101 m	Se17 – zarážedlo	MNV, bez TV
<i>odvratné koleje</i>			
3a	54 m	Se20 – zarážedlo	odvratná kolej, TV

VLEČKY

Do stanice není zapojena žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 s využitím relé typu T.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Staniční budova je ostrovního typu. Přístup do budovy (včetně přístřešku) a přístup na nástupiště není bezbariérový. Nástupiště jsou rozdělena na nástupiště I. a nástupiště II.. Nástupiště I. je používáno pro vlaky na trati Praha Vysočany – Turnov. Nástupiště II. je zpravidla používáno pro vlaky na trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ.

Nástupiště I. je rozděleno na tři koleje:

- u koleje č. 16a (po přepravní stránce kolej č. 1), typ SUDOP T + desky K150, délka 97 m, výška nad temenem kolejnice 200mm, přístupné přímo ze staniční budovy,
- u koleje č. 18 (po přepravní stránce kolej č. 2), zvýšené, sypané s pevnou hranou, délka 173 m, výška nad temenem kolejnice 200mm přístupné po přechodových můstcích,
- u koleje č. 20 (po přepravní stránce kolej č. 3), zvýšené, sypané s pevnou hranou, délka 142 m, výška nad temenem kolejnice 200mm, přístupné po přechodových můstcích.

Pro přístup cestujících a ruční vozíky jsou v úrovni kolejí zřízeny čtyři přechodové můstky.

Nástupiště II. je rozděleno na tři koleje:

- u koleje č. 2 (po přepravní stránce kolej č. 1) typ SUDOP T + desky K150, délka 196 m, výška nad temenem kolejnice 300mm, přístupné přímo ze staniční budovy,
- u koleje č. 1 (po přepravní stránce kolej č. 2), typ SUDOP T + desky K145, délka 156 m, výška nad temenem kolejnice 200mm, přístupné po přechodových můstcích,
- u koleje č. 3 (i po přepravní stránce) – typ SUDOP T + desky K145, délka 156 m, výška nad temenem kolejnice 250mm, přístupné po přechodových můstcích.

Pro přístup cestujících a ruční vozíky jsou v úrovni kolejí zřízeny tři přechodové můstky.

Ve stanici je cestujícím k dispozici vnitrostátní pokladní přepážka, prostory pro cestující, veřejné parkoviště a zastávka linkových autobusů v blízkosti stanice. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21, R23, R43, S3 a S23 jejichž spoje ve stanici zastavují.

PŘEPRVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Všetaty je poměrně silně zatížena nákladní dopravou, která tranzituje po trati ve směru Nymburk – Ústí nad Labem. Obsluhu stanice a místní práce zajišťují manipulační vlaky vedené v relaci Neratovice – Všetaty – Lysá nad Labem.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravníků, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Stanice je vybavena boční nakládací rampou.

1.2.6 Byšice

Železniční stanice Byšice leží v km 42,976 celostátní dráhy Praha - Vysočany - Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Kropáčova Vrutice. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1a	137 m	hrot výh. č. 9 – L1	hlavní kolej
1	455 m	S1 – Lc1a	hlavní kolej
2	622 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej
3	446 m	S3 – Lc3	vjezdová a odjezdová kolej
4	628 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej, bez nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			

5a	70 m	VVk1 – hrot výh. č. V2	odevzdávková kolej vlečky Vitana a. s. Byšice
5b	102 m	Vk2 – Vk3	MNV
7	70 m	VVk2 – hrot výh. č. V3	návratová kolej vlečky Vitana a. s. Byšice
2a	50 m	Vk1 - zarážedlo	kolej ČD a. s.

VLEČKY

„Vlečka VITANA a.s. Byšice“ číslo 1338 je zaústěna do celostátní dráhy tratě Praha-Vysočany – Turnov v ŽST Byšice do koleje č. 3 výhybkou č. 1 v km 42,681 a výhybkou č. 6 v km 42,933.

„Vlečka ZZN Polabí, a.s. – vlečka Byšice“ číslo 1369 je zaústěna do celostátní dráhy tratě Praha-Vysočany – Turnov v ŽST Byšice do koleje č. 3 výhybkou č. 1 v km 42,675.

„Kolejiště ČD, a.s.“ - manipulační kolej č. 2a je zaústěna výhybkou č. 4a v km 42,747.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena SZZ 2. kategorie - elektromechanické zabezpečovací zařízení se světelnými, na sobě závislými návěstidly, která návěstí rychlost pro obvod výhybek k nim přilehlých. Řídící přístroj typu RANK je umístěn v dopravní kanceláři a dva stavědlové přístroje vz. 5007 jsou umístěny na St 1 a St 2. Řídící přístroj a oba stavědlové přístroje jsou doplněny indikačními deskami.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou tři úroňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 110 m (km 42,985 – 43,095), výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP + desky KD145-Z,
- u koleje 2, délka 120 m (km 42,927 – 43,047), výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané,
- u koleje 3, 72 m (km 42,936 – 43,008), výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP + desky KD145-Z.

Pro přístup cestujících je přes koleje 3 a 1 zřízen přechod společný s přejezdem pro ruční vozíky situovaný v prostoru před výpravní budovou. Přístup do budovy (včetně přístřešku) a přístup na nástupiště není bezbariérový.

Ve stanici je vnitrostátní pokladní přepážka a prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21 a S3, jejichž spoje stanici obsluhují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

V úseku Všetaty – Chotětov není zavedena žádná trasa pravidelného manipulačního vlaku. Tranzitní provoz představují 3 vlaky přepravující komoditu automotive (karoserie, prázdné vozy) ze Všetat do Mladé Boleslavi města. 2x týdně je vypravován 1 pár vlaků přepravující hnědé uhlí z Ledvic přes Všetaty do Mladé Boleslavi města.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Ve stanici jsou uplatňovány zvláštní podmínky přepravy.

U koleje č. 5b je boční rampa.

1.2.7 Kropáčova Vrutice

Železniční stanice Kropáčova Vrutice leží v km 50,953 celostátní dráhy Praha – Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Chotětov. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	659 m	S1 – L1	hlavní kolej
2	603 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej
4	607 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
3	385 m	Vk1 – výh. č. 4	MNV
<i>odvratné koleje</i>			
3a	61 m	nám. výh. č. 5 - zarážedlo	odvratná kolej

VLEČKY

Do stanice není zaústěna žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanické zabezpečovací zařízení se světelnými, na sobě závislými návěstidly, která návěstí rychlost pro obvod výhybek k nim přilehlých. Řídící přístroj typu RANK je umístěn v dopravní kanceláři a dva stavědlové přístroje vz. 5007 jsou umístěny na St 1 a St 2. Řídící přístroj a oba stavědlové přístroje jsou doplněny indikačními deskami. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou zřízeny vjezdové a odjezdové izolované koleje IK 5 - IK 8, a počítače náprav pro kontrolu volnosti výhybkového úseku V1-2.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úrovně nástupišť:

- u koleje 1, délka 99 m (km 50,956 – 51,055), výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce SUDOP T + desky K145
- u koleje 2, délka 99 m (km 50,848 – 50,947), výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce SUDOP T + desky K145

Centrální přechod v km 51,000 šíře 3m v úrovni kolejí společné pro cestující a ruční vozíky. Přístup do budovy a na nástupiště není bezbariérový.

Ve stanici je vnitrostátní pokladní přepážka a prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21 a S3, jejichž spoje stanici obsluhují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

V úseku Všetaty – Chotětov není zavedena žádná trasa pravidelného manipulačního vlaku. Tranzitní provoz představují 3 vlaky přepravující komodity automotive (karoserie, prázdné vozy) ze Všetat do Mladé Boleslavi města. 2x týdně je vypravován 1 pár vlaků přepravující hnědé uhlí z Ledvic přes Všetaty do Mladé Boleslavi města.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravníků, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Ve stanici jsou uplatňovány zvláštní podmínky přepravy.

U koleje č. 3 je boční rampa.

1.2.8 Chotětov

Železniční stanice Chotětov leží v km 60,646 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Mladá Boleslav hl.n. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	563 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	513 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej
3	431 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5	382 m	S5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
5a	53 m	Vk6 – zarážedlo	
7a	210 m	Vk1 – Vk2	MNV
9	114 m	Vk4 - zarážedlo	
11	135 m	hrot výh. č. 11 - zarážedlo	vykládková

VLEČKY

„Vlečka ZZN Polabí,a.s. - vlečka Chotětov“ číslo 1361 odbočuje z koleje č. 11, výhybkou č. 11 v km 60,833.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice Chotětov je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízení cestového systému typu AŽD 71 s rychlostní návěstní soustavou vybavené světelnými návěstidly AŽD 70, elektromotorickými přestavníky a počítacími úseky s počítači náprav typu Frauscher.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou tři úroňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 100 m (km 60,655 – 60,755), výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP T + K150
- u koleje 3, délka 100 m (km 60,550 - 60,650), výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce Tischer
- u koleje 5, délka 75 m (km 60,630 - 60,705), výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané

Přístup k nástupišťům je úroňovým přechodem společným s přejezdem pro ruční vozíky v km 60,652. Veřejná přístupová cesta do stanice je vpravo vedle výpravní budovy na veřejnou komunikaci.

Ve stanici nejsou odbavování cestujících. Jejich odbavení probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21 a S3. Spoje linky S3 ve stanici zastavují.

PŘEPRVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Chotětov je obsluhována manipulačním vlakem z Mladé Boleslavi, který je zaveden podle potřeby. Tranzitní provoz představují 3 vlaky přepravující komodity automotive (karoserie, prázdné vozy) ze Všetat do Mladé Boleslavi města. 2x týdně je vypravován 1 pár vlaků přepravující hnědé uhlí z Ledvic přes Všetaty do Mladé Boleslavi města.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

1.2.9 Mladá Boleslav hl. n.

Železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží leží v km 72,448 celostátní dráhy jednokolejné trati Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí odbočnou pro celostátní dráhu jednokolejné trati Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. (km 72,405 =

30,029), regionální dráhu jednokolejně trati Mělník – Mladá Boleslav hl. n. (km 14,687 = 72,975), celostátní dráhu jednokolejně trati Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. Pro trať D3 Mělník – Mladá Boleslav hl. n. je zároveň stanicí dirigující. Z Mladé Boleslavi hl. n. jsou řízeny dopravy v řízené oblasti Mladá Boleslav město (včetně) – Mladá Boleslav hlavní nádraží (mimo) – Bezděčín – Dobruška – Luštěnice-Újezd (včetně). Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	446 m	S1 – L1	hlavní kolej směr Chotětov, nástupiště
2	323 m	S2 – L2	hlavní kolej směr Bezděčín – M. Boleslav-Debr, nástupiště
3	453 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
4	279 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej směr M. Boleslav-Debr, Bezděčín, M. Boleslav město, Katusice, nástupiště
5	358 m	S5 – Lc5	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5b	31 m	hrot výh. č. 23 – L5b	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5c	188 m	Sc – L5c	vjezdová a odjezdová kolej směr M. Boleslav město, Katusice, nástupiště
6	101 m	S6 – zarážedlo	odjezdová kolej směr Bezděčín, nástupiště
7	327 m	S7 – Lc7	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
9	259 m	S9 – Lc9	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
4b	62 m	Se17 – zarážedlo	
5a	103 m	zarážedlo – Se3	výtažná kolej
8	95 m	Se15 – zarážedlo	
101	197 m	Se12 – zarážedlo	
103	162 m	Se 11 – nám. výh. č. 107	
105	118 m	nám. výh. č. 103 – nám. výh. č. 107	kolej pro odstavování osobních vozů a hnacích vozidel
107	107 m	nám. výh. č. 103 – nám. výh. č. 106	kolej pro odstavování HV, kolejová váha
109a	142 m	Se19 – hraničník (km 72,419)	vlečková kolej
113	175 m	Se20 – hraničník (km 72,424)	nakládková a vykládková kolej, kolej pro odstavování HV
202	97 m	nám. výh. č. 201 – zarážedlo	nakládková a vykládková kolej
204	91 m	nám. výh. č. 201 – zarážedlo	nakládková a vykládková kolej
<i>účelové koleje</i>			
4a	81 m	hrot výh. č. T1 – zarážedlo	účelová kolej SDC
4c	82 m	hrot výh. č. T1 – zarážedlo	účelová kolej SDC
10	46 m	nám. výh. č. 18 – zarážedlo	účelová kolej SDC
115	100 m	zarážedlo – nám. výh. č. 34	účelová kolej SDC

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

„Vlečka DKV Praha, PP Ml. Boleslav“ číslo 1423 je zaústěna v ŽST Mladá Boleslav hl.n. koncem odbočné větve výhybky č. 101 v km 72,149 a koncem odbočné a přímé větve výhybky č. 102 v km 72,174. Vlečka je ukončena koncovým stykem odbočné větve výhybky č. 106 v km 72,345; v km 72,419 koleje č. 109a, v km 72,424 koleje č. 113.

Kolejištěm „SŽDC OŘ Praha“ je kolej č. 4a, 4c odbočující výhybkou č. 4, kolej č. 10 odbočující výhybkou č. 18 a kolej č. 115 odbočující výhybkou č. 34.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V ŽST Mladá Boleslav hl. n. je SZZ 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 44. V obvodu stanice jsou pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků a pro spolupůsobení železničních kolejových vozidel na zabezpečovací zařízení použity počítače náprav ACS2000 a PN Alcatel.

Řídicí úroveň SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Mladá Boleslav hl.n. a je společná pro ŽST Mladá Boleslav hl. n. a ŽST Mladá Boleslav město. Stavění vlakových cest je v základním režimu prováděno z pracoviště v ŽST Mladá Boleslav hl. n.

Ve stavědlové ústředně Mladá Boleslav hl. n. je umístěna také řídicí úroveň traťových elektronických stavědel dopraven v úseku Veleliby (mimo) – Mladá Boleslav hl. n. (mimo).

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici je osm úrovnňových nástupišť:

- u koleje č. 1, délka 190 m (km 72,286 – 72,476), výška nástupní hrany 200 mm nad TK, konstrukce SUDOP T + desky K145,
- u koleje č. 3, délka 190 m (km 72,286 – 72,476), výška nástupní hrany 200 mm nad TK, konstrukce SUDOP T + desky K145,
- u koleje č. 5, délka 100 m (km 72,364 – 72,464), výška nástupní hrany 200 mm nad TK, sypané,
- u koleje č. 7, délka 100 m (km 72,335 – 72,435), výška nástupní hrany 200 mm nad TK, sypané,
- u koleje č. 9, délka 100 m (km 72,304 – 72,404), výška nástupní hrany 200 mm nad TK, sypané,
- u koleje č. 2, délka 280 m (km 72,193 – 72,473), výška nástupní hrany 300 mm nad TK, konstrukce SUDOP T + desky K150,
- u koleje č. 4, délka 140 m (km 72,185 – 72,325), výška nástupní hrany 300 mm nad TK, konstrukce Tischer,
- u koleje č. 6, délka 100 m (km 72,205 – 72,305), výška nástupní hrany 300 mm nad TK, konstrukce Tischer.

V úrovni kolejí jsou tyto přechody pro cestující a ruční vozíky:

- proti vchodu do dopravní kanceláře v koleji č. 4, 2, 1, 3, 5;
- proti krytému nástupišti /východ z haly/ v koleji č. 4, 2;
- proti krytému nástupišti /restaurace/ v koleji č. 4, 2, 1, 3, 5;
- prostor mezi WC a budovou skladu vlevo v koleji č. 6, 4, 2, 1, 3.

Stanice disponuje mezinárodní i mezinárodní pokladní přepážkou, čekárnou a prostory pro cestující. V blízkosti stanice je zastávka MHD a veřejné parkoviště. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky L4, R21, R22, S3, S30, S31 a S33. Spoje všech linek ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Mladá Boleslav hl. n. je důležitým nákladním uzlem a to především ve vztahu k automobilce ŠKODA AUTO a. s., Mladá Boleslav. Většina vlaků z a na vlečku automobilky jsou vypravovány z hlavního nádraží. Zátěž je směřována především ze seřadovací stanice Nymburk. Mladá Boleslav hl. n. je nácestnou stanicí pro relační Pn vlaky Nymburk – Liberec.

Manipulační vlaky jsou z Mladé Boleslavi hl. n. vypravovány v do Chotětova, Katusic (podle potřeby – pp), Mělníka (pp), Loukova u Mnichova Hradiště a Dolního Bousova přes Bakov nad Jizerou.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Stanice je vybavena boční i čelní rampou a kolejovou váhou o nosnosti 120 tun a délce mostu 19 metrů.

1.2.10 Mladá Boleslav-Debř

Železniční stanice Mladá Boleslav-Debř leží v km 77,640 celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je

stanicí smíšenou. Z hlediska povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosti PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	569 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
3	541 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5	521 m	S5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
2	346 m	Vk1 – Vk2	MNV
<i>ostatní koleje</i>			
4	143 m	nám. výh. č. 6 – Vk3	účelová kolej SŽDC
7	39 m	hrot výh. č. 5 – zarážedlo	kolej vlečky TREX-MB Debř
7a	24 m	nám. výh. č. 5 - zarážedlo	kolej vlečky TREX-MB Debř

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka č. 1334 „Vlečka TREX-MB Debř“ je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Mladá Boleslav-Debř do koleje č. 5 výhybkou č. 4 v km 77,528 = km 0,000 počátek vlečky.

„Účelové kolejiště OŘ Mladá Boleslav Debř“ je zaústěno ve stanici Mladá Boleslav-Debř z koleje č. 2 výhybkou č. 6 v km 77,639 a výhybkou č. 7 v km 77,874.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V ŽST Mladá Boleslav-Debř je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm. SZZ je obsluhováno místně.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště:

- u koleje 1, délka 132 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP T + K145
- u koleje 3, délka 100 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané
- u koleje 5, délka 128 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané

ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti. V úrovni kolejí jsou tři přechody společné s přejezdy ruční pro vozíky – ve druhé koleji naproti skladišti, naproti dopravní kanceláři a naproti vchodu do vestibulu k nástupišti u koleje č. 1. V první a třetí koleji jsou úrovně panelové přechody v úrovni vchodu do bývalé čekárny.

Vchod a východ do nádraží je společný. Prostor před staniční budovou je oddělen od kolejiště železným zábradlím.

Stanice disponuje čekárnou pro cestující. Samotné odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky L4, R21, R22 a S30. Spoje linek L4 a S30 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Obsluhu stanice Mladá Boleslav-Debř je obsluhována jedním párem manipulačních vlaků relace Mladá Boleslav hl. n. – Loukov u Mnichova Hradiště. Relační vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

1.2.11 Bakov nad Jizerou

Železniční stanice Bakov nad Jizerou leží v km 82,065 celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Z hlediska dopravního provozu je stanicí odbočnou pro celostátní dráhu jednokolejné trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa hl. n. (km 82,065 = 0,000) a regionální dráhu jednokolejné trati Bakov nad Jizerou – Kopidlno (trať odbočuje z hlavní jednokolejné tratě Praha-Vysočany – Turnov mezi stanicemi Bakov n. J. – Mnichovo Hradiště odbočkou Zálučí v km 84,471 = 37,412) Je stanicí přednostního směru do ŽST Bělá pod Bezdězem a Odb. Zálučí. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	510 m	nám. výh. č. 2 – nám. výh. č. 21	hlavní kolej, nástupiště
2	428 m	nám. výh. č. 5 – nám. výh. č. 18	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3	512 m	nám. výh. č. 4 – nám. výh. č. 23	hlavní kolej, nástupiště
4	428 m	nám. výh. č. 5 – nám. výh. č. 18	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
5	446 m	nám. výh. č. 7 – nám. výh. č. 20	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
7	386 m	nám. výh. č. 8 – nám. výh. č. 19	vjezdová a odjezdová kolej
9	332 m	nám. výh. č. 10 – nám. výh. č. 17	vjezdová a odjezdová kolej
11	273 m	nám. výh. č. 11 – nám. výh. č. 14	odjezdová kolej
13	273 m	nám. výh. č. 11 – nám. výh. č. 14	odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
6a	25 m	zarážedlo – Vk2	pro potřeby OŘ
8	155 m	nám. výh. č. 9 - zarážedlo	MNV, pro odstavování vozů RID
10	134 m	nám. výh. č. 9 - zarážedlo	MNV, nesjízdná

VLEČKY

Vlečka č. 3004 „REALTORIA k. s., Bělá pod Bezdězem“ je zaústěna mezi železničními stanicemi Bakov nad Jizerou a Bělá pod Bezdězem koncem výhybky č. P1 v km 6,714.

Vlečka č. 1362 „ZZN Polabí, a.s. - vlečka Kněžmost“ je zaústěna na širé trati mezi ŽST Bakov nad Jizerou a Dolní Bousov koncovým stykem výhybky č. Z101 v km 32,513.

Do vlečky „ZZN Polabí, a.s. - vlečka Kněžmost“ je zaústěna vlečka „Agropodnik Kněžmost“ přímým pokračováním kolejí č.101a v km 0,196 a č.102b v km 0,145. Vlečka je oddělena vraty.

Vlečka č. 1388 „Depo Bakov nad Jizerou“ je zaústěna v ŽST Bakov nad Jizerou výhybkou č. 15a/b v km 82,240.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie – elektromechanické se dvěma závislými stavědly. Světelná návěstidla jsou nezávislá na poloze výhybek. Výhybky jsou uzamčeny výměnovými zámky.

Na obou stavědlech jsou instalovány ústřední zámky. Na St 1 je kromě toho jeden elektromagnetický zámek. Na St 2 jsou kromě toho tři elektromagnetické zámky. U výpravčího a na St 1 a St 2 jsou kolejové desky s optickou kontrolou světelných návěstidel. Kolejová deska u výpravčího je opatřena optickou kontrolou správného postavení vlakových cest, tlačítka a počítadly

obsluh světelných přivolávacích návěstí. Na kolejové desce u výpravčího je pro St 2 umístěno tlačítko „Stůj“ a v osách kolejí jsou červené průsvitky a tlačítka jako upamatovací pomůcka obsazení kolejí.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou tři úroňová nástupiště:

- u koleje 4, délka 104 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP T + K150
- u koleje 2, délka 206 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP T + K150
- u koleje 1, délka 192 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP T + K150
- u koleje 3, délka 125 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP T + K150
- u koleje 5, délka 140 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP T + K150

ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti. Vchod na kryté nástupiště u staniční budovy a koleje č. 4 je schodištěm z příjezdové komunikace přes vestibul staniční budovy. Východ je v opačném pořadí totožný s vchodem. Naproti vstupu do vestibulu je úroňový přechod společný s přejezdem pro ruční vozíky v kolejích č. 4, 2, 1, 3 k nástupišťům u kolejí č. 2, 1, 3 a 5.

Stanice disponuje čekárnou pro cestující. Samotné odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky L4, R21, R22, S30 a S35. Spoje všech linek ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanici Bakov nad Jizerou obsluhují manipulační vlaky relací Mladá Boleslav – Loukov u Mnichova Hradiště, Bakov nad Jizerou – Česká Lípa a Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Relanční vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí. Ve stanici dochází pravidelně k úvratí vlaků se sklárskými pískami z/do Libuně, které denně směřují do/z Řetenic přes Českou Lípu.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

Stanice disponuje boční nakládací rampou u koleje č. 8.

1.2.12 Odb. Zálučí

Odbočka Zálučí leží v km 84,471 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, leží v km 37,412 trati regionální dráhy Bakov nad Jizerou – Kopidlo. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Je odbočnou pro trať Bakov nad Jizerou – Kopidlo. Sídlem přednosty PO je stanice Turnov. Odbočka je obsazena signalistou.

VLEČKY

Vlečka číslo 1362 „ZZN Polabí, a.s. - vlečka Kněžmost“ je zaústěna na širé trati mezi ŽST Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov koncovým stykem výhybky č. Z101 v km 32,513. Do vlečky je zaústěna vlečka „Agropodnik Kněžmost“.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Odbočka Zálučí je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie - elektromechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly.

Výhybkářský přístroj doplněný kolejovou deskou, je závislý na řídicím přístroji v ŽST Bakov nad Jizerou. Úsek Bakov nad Jizerou - Odbočka Zálučí je vybaven směrovým závěrníkem pro rozlišení směru, hradlovým přístrojem s návěstním hradlem a závěrem výměn na Odbočce Zálučí a v ŽST Bakov nad Jizerou a je doplněn průsvitkou indikace obsazení a volnosti kolejových obvodů

v prostorovém oddílu Bakov nad Jizerou Odbočka Zálučí (souběžná indikace pro Odbočku Zálučí a ŽST Bakov nad Jizerou).

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Odbočka má pouze dopravní význam. Vlaky osobní dopravy odbočkou projíždí.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Vlaky nákladní dopravy odbočkou projíždí.

1.2.13 Mnichovo Hradiště

Železniční stanice Mnichovo Hradiště leží v km 89,191 celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	580 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	569 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3	594 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
4	300 m	zarážedlo – Vk3	MNV
5	115 m	hrot výh. č. 4 – hrot výh. č. 5	
5a	162 m	nám. výh. č. 5 – Vk1	odstavná kolej
<i>ostatní koleje</i>			
5b	170 m	hrot. výh. č. 8 - zarážedlo	účelová kolej SŽDC
7	162 m	nám. výh. č. 5 – Vk2	předávací kolej pro vlečku

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka č. 1111 „LITRA Mnichovo Hradiště“ je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Mnichovo Hradiště do koleje č. 5 začátkem výhybky č. 4 v km 88,790, začátkem výhybky č. 5 v km 88,905 a další místo styku je začátkem výhybky č. 6 v km 89,166.

Vlečka Behr Czech Mnichovo Hradiště je zaústěna do vlečky LITRA Mnichovo Hradiště výhybkou č. C1. Konec vlečky je v km 0,434, celková stavební délka je 936 m.

Vlečka č. 1347 „VTOS s.r.o. Mnichovo Hradiště“ je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Mnichovo Hradiště do koleje 5B výhybkou č. 8 v km 89,366. Vlečka začíná začátkem výhybky č. 8 v km 89,366.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie – typu K2000 ovládané pomocí JOP. Světelná vjezdová a odjezdová návěstidla typu AŽD 70, závislá na výměnách. Volnost kolejových úseků je zajišťována pomocí kolejových obvodů KO 37.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště:

- u koleje 2, délka 82+145 m, výška nástupní hrany nad TK 380/200 mm, konstrukce TISCHER+sypané
- u koleje 1, délka 190 m, výška nástupní hrany nad TK 380 mm, konstrukce SUDOP
- u koleje 3, délka 80 m, výška nástupní hrany nad TK 380 mm, konstrukce SUDOP

Pro přecházení kolejí v úrovni výpravní budovy jsou mezi třetí a první, druhou a první kolejí instalovány úroňové přechody společné pro přejezdy ručních vozíků. Přístup ke zvýšeným nástupištím je dvěma průchody v zábradlí z krytého nástupiště.

Stanice disponuje vnitrostátní pokladní přepážkou a prostory pro cestující. V blízkosti stanice se nachází veřejné parkoviště a zastávka autobusů veřejné linkové dopravy. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21 a S30, jejichž spoje zde zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Mnichovo Hradiště je obsluhována jedním párem manipulačních vlaků relace Mladá Boleslav hl. n. – Loukov u Mnichova Hradiště. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici a obsluhu vleček. Relační vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

1.2.14 Loukov u Mnichova Hradiště

Železniční stanice Loukov u Mnichova Hradiště leží v km 96,553 celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	541 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	541 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3	587 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
4b	172 m	Vk5 – spřažená Vk6	MNV, boční rampa
5	220 m	Vk2 – Vk4	odstavná kolej
6	84 m	zarážedlo – spřažená Vk6	MNV, boční rampa
4a	119 m	nám. výh. č. 3 – nám. výh. č. 5	kolej pro potřeby OŘ, pro odstavování vozů RID

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka č. 1335 „Vlečka TRUCKPARK Loukov“ je zaústěna do celostátní dráhy Praha-Vysočany - Turnov v ŽST Loukov u Mnichova Hradiště do koleje č. 5 výhybkou č. 7 v km 96,657.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – mechanické zabezpečovací zařízení se světelnými návěstidly.

Světelná návěstidla jsou závislá na poloze výhybek. Odjezdová návěstidla pro každou kolej platí pro vlaky i pro posun. Reléový samočinný závěr výměn je osazen na závislostní skříni stavědlového přístroje. Výhybky číslo 1 a číslo 2, které jsou opatřeny výměnovými a odtlačnými zámky, mají závislost na ústředním přístroji prostřednictvím elektromagnetických zámků. Obsluhu výhybek č. 1 a 2 provádí výhybkář na St I.

Ústředně přestavované výhybky číslo 11 a 12 nejsou vybaveny kolejovými obvody – jako doplňující zařízení je instalován kamerový systém, který monitoruje prostor výhybek číslo 11 a 12. Obsluhu těchto výhybek provádí výpravčí. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou zřízeny vjezdové a odjezdové izolované koleje IK 1 - IK 8.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 2, délka 30 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER
- u koleje 1, délka 90 m, výška nástupní hrany nad TK 380 mm, konstrukce TISCHER

V kolejišti jsou dva úroňové přechody společné s přejezdy pro ruční vozíky v úrovni vchodu do dopravní kanceláře v koleji číslo 2 ke koleji číslo 1 a v kolejích 4a a 4b jsou po stranách nástupiště u druhé koleje po jednom přechodu ke druhé koleji. Kryté nástupiště je podél celé přijímací budovy. Od otevřených nástupišť je odděleno zábradlím. Vchod a východ do nádraží je společný. ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti.

Stanice disponuje vnitrostátní pokladní přepážkou a prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R21 a S30. Spoje linky S30 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Loukov u Mnichova Hradiště je cílovou a výchozí stanicí jednoho páru manipulačních vlaků z/do Mladé Boleslavi hl. n. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici a obsluhu vleček. Relační vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

Stanice disponuje bočními rampami u kolejí č. 4b a 6.

1.2.15 Příšovice

Železniční stanice Příšovice leží v km 99,665 trati celostátní dráhy Praha-Vysočany – Turnov. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosta PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	599 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
3	600 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
2a	198 m	nám. výh. č. 1 – nám. výh. č. 3	vlečková kolej
2b	249 m	výh. č. 3 - zarážedlo	vlečková kolej

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka č. 4610 „Vlečka INTERMA Příšovice“, je zaústěna do dráhy celostátní v železniční stanici Příšovice v km 99,070 tratě celostátní Všetaty – Turnov, a to výhybkou č. 1 ze staniční koleje č. 1.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – reléové se souvislým odizolováním kolejiště paralelními kolejovými obvody a s rychlostní návěstní soustavou. Použité kolejové obvody splňují funkci pro zjišťování obsazení kolejí a vyhodnocení jejich volnosti je podmínkou pro postavení vlakových cest zabezpečovacím zařízením. Vjezdová návěstidla se svými předvěstmi a odjezdová návěstidla jsou světelná, obsluhovaná výpravčím z kolejové desky v dopravní kancelář. Elektrické přestavníky na všech výhybkách.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 137 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce SUDOP T + desky K150
- u koleje 3, délka 110 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané

Přístup na nástupiště je od výpravní budovy po úrovnových přechodech v koleji číslo 1 na turnovské straně budovy a naproti sociálnímu zařízení. Vchod a východ z nádraží je společný na obou koncích nástupiště u koleje číslo 1. ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti.

Stanice disponuje prostory pro cestující. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS Libereckého kraje IDOL. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky označené dle IDS PID R21 a S30. Spoje linky S30 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice není pravidelně obsluhována manipulačními vlaky. Relanční vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí. Ve stanici nejsou v současné době poskytovány služby v nákladní dopravě.

1.2.16 Turnov

Železniční stanice Turnov leží v km 123,993 celostátní dráhy Jaroměř – Liberec, v km 104,061 celostátní dráhy Praha Vysočany – Turnov a v km 29,222 regionální dráhy Hradec Králové hl.n. – Turnov. Všechny tři tratě jsou v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejné. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí uzlovou. Je stanicí: přednostní pro směr Turnov – Sychrov. ŽST Turnov je stanicí odbočnou pro trať Hradec Králové hl.n. – Turnov km 29,222 a Praha-Vysočany – Turnov km 104,061. Stanice je obsazena výpravčím. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Turnov.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
2	463 m	nám. výh. č. 16 – nám. výh. č. 34	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
1	419 m	nám. výh. č. 16 – nám. výh. č. 33	hlavní kolej, nástupiště
3a	199 m	nám. výh. č. 15 – zarážedlo	kusá, odjezdová kolej směr Malá Skála, nástupiště
3b	45 m	zarážedlo – nám. výh. č. 33	kusá, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
5	419 m	nám. výh. č. 13 – nám. výh. č. 31	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
7	425 m	nám. výh. č. 14 – nám. výh. č. 31	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
9a	87 m	nám. výh. č. 14 – zarážedlo	kusá, odjezdová kolej směr Malá Skála
11	551 m	nám. výh. č. 12 – nám. výh. č. 37	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
13	584 m	nám. výh. č. 10 – nám. výh. č. 37	vjezdová a odjezdová kolej
15	620 m	nám. výh. č. 8 – nám. výh. č. 39	vjezdová a odjezdová kolej
19	610 m	nám. výh. č. 4 – nám. výh. č. 39	vjezdová a odjezdová kolej
21	603 m	nám. výh. č. 4 – nám. výh. č. 35	vjezdová a odjezdová kolej
23	250 + 315 m	nám. výh. č. 16 – nám. výh. č. 34	vjezdová a odjezdová kolej, především směr Hrubá Skála
25	128 m	zarážedlo – nám. výh. č. 28	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
27	129 m	zarážedlo – nám. výh. č. 28	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
29	395 m	zarážedlo – nám. výh. č. 104	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
31	420 m	zarážedlo – nám. výh. č. 104	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
33	429 m	zarážedlo – nám. výh. č. 102	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
35	362 m	zarážedlo – nám. výh. č. 101	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
37	317 m	zarážedlo – nám. výh. č. 103	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
39	282 m	zarážedlo – nám. výh. č. 105	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
41	270 m	zarážedlo – nám. výh. č. 111	kusá, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
43	318 m	zarážedlo – nám. výh. č. 109	kusá, MNV, směrová, odjezdová kolej směr Sychrov a Příšovice
<i>manipulační koleje</i>			
2a	388 m	nám. výh. č. 55 – zarážedlo	kusá, odstavná, pro účely OŘ
4a	197 m	nám. výh. č. 9 – zarážedlo	kusá, MNV
4b	206 m	zarážedlo – nám. výh. č. 40	kusá, MNV
6a	79 m	nám. výh. č. 11 – zarážedlo	kusá, odstavná, pro účely OŘ

6b	90 m	zarážedlo – nám. výh. č. 38	kusá, MNV
8a	170 m	nám. výh. č. 11 – zarážedlo	kusá, MNV
8b	103 m	zarážedlo – nám. výh. č. 38	kusá, MNV
45	272 m	zarážedlo – nám. výh. č. 109	kusá, MNV
11a	190 m	nám. výh. č. 52 – zarážedlo	kusá, účelová kolej, vjezdy/odjezd směr Hrubá Skála
33b	250 m	nám. výh. č. 100 – nám. výh. č. 56	svážný pahrbek
33c	507 m	hrot výh. č. 56 – zarážedlo	kusá, výtažná kolej
202	45 m	zarážedlo – nám. výh. č. T2	kusá, pro účely OŘ
203	60 m	zarážedlo – nám. výh. č. T3	kusá, pro účely OŘ
204	60 m	zarážedlo – nám. výh. č. T4	kusá, pro účely OŘ
205	235 m	zarážedlo – nám. výh. č. T4	kusá, pro účely OŘ

VLEČKY

Vlečka č. 4614 „Vlečka R.F. PROFI Turnov“ je zaústěna do celostátní dráhy v železniční stanici Turnov, z koleje č. 2 výhybkou č. 55. Zákaz jízdy vozidel.

Vlečka č. 4615 „DHV Lužná u Rakovníka, ŽST Turnov“ je zaústěna do celostátní dráhy v železniční stanici Turnov koncem výhybky č. 50 v km 124,443 a koncem výhybky č. 52 v km 124,449.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie – mechanické. Vjezdová návěstidla se svými předvěstmi, odjezdová návěstidla L2, S23 a skupinová odjezdová návěstidla jsou světelná, elektrické přestavníky jsou osazeny na vybraných výhybkách, izolované kolejnice IK1 - IK20.

V dopravní kanceláři je elektromechanický řídicí přístroj pro St 1 a St 4, kolejové desky s kontrolami pro St 1 a St 4. Na kolejové desce pro St. 4 jsou také umístěny kontrolní a ovládací prvky pro reléový poloautomatický blok (Příšovice – Turnov), automatické hradlo (Turnov – Sychrov), PZS v km 102.362.

Posuvný knoflík a směrový závěrník řídicího přístroje jsou nahrazeny volbou jízdní cesty směrovými a kolejovými tlačítky umístěnými na kolejové desce. Po postavení jízdní cesty a uzavření závěru výměn na St 4 se příslušná směrová a kolejová prosvětlovací tlačítka rozsvítí klidným bílým světlem. Po vybavení a samočinném rozpadu jízdní cesty dojde ke zhasnutí prosvětlovacích prvků (směrových a kolejových tlačítek). V dopravní kanceláři je na stole výpravčího monitor zařízení JOP – přenos indikačních a ovládacích prvků přejezdových zabezpečovacích zařízení.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici je šest úrovněových nástupišť:

- nástupiště Ia., u koleje 2, délka 84 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, jednostranné, vnější, konstrukce SUDOP T + desky K230
- nástupiště Ib., u koleje 2, délka 90 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, jednostranné, vnější, konstrukce SUDOP T + desky K230
- nástupiště IIa., mezi kolejemi 1 a 5, délka 175 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, oboustranné, poloostrovní, konstrukce SUDOP T + desky K230
- nástupiště IIIa., mezi kolejemi 7 a 11, délka 110 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, oboustranné, poloostrovní, konstrukce SUDOP T + desky K230
- nástupiště IIIb., mezi kolejemi 7 a 11, délka 175 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, oboustranné, poloostrovní, konstrukce SUDOP T + desky K230
- nástupiště IIIab., mezi kolejemi 7 a 11, délka 220 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, oboustranné, poloostrovní, konstrukce SUDOP T + desky K230

Přístup na nástupiště je umožněn odbavovací halou, bezbariérový přístup do odbavovací haly je z krytého peronu a na nástupiště průchodem a cestou okolo nocožen úrovněovým přechodem v km 123,966 šířky 9m přes kolej číslo 2, 1, 5, 7, který je určen i pro použití manipulačními vozíky.

Všechna nástupiště typu SUDOP v ŽST Turnov vyhovují pro zatížení osobami a ručními vozíky do maximálního zatížení náprav vozíků 200 kg. Konstrukce nástupišť provedená z konzolových nástupištních desek K230 umožňuje provoz motorových zavazadlových vozíků. Pro provoz na nástupištích typu SUDOP je možné použít pouze vozíky s maximální hmotností na nápravu 1.800 kg.

Úrovňový přechod v kolejích 6b (km 124,274), 45 (km 124,071), 8a (km 123,692), 8b (km 124,274) je určen pro zaměstnance.

Stanice disponuje mezinárodní i vnitrostátní pokladní přepážkou a prostory pro cestující. V blízkosti stanice se nachází zastávka veřejné linkové dopravy a veřejné parkoviště. Stanice je zařazena do IDS IDOL.

Ve stanici zastavují spoje rychlíkových linek R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec, R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald a spoje zastávkových osobních vlaků linek S30 Mladá Boleslav – Turnov, L3 Stará Paka – Turnov – Liberec a Hradec Králové – Jičín – Turnov.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Ve stanici pravidelně manipulují 2 páry relačních Pn Nymburk – Turnov – Liberec. Zátěž přebírají a předávají vlakům Mn vedených po okolních tratích v relacích Turnov – Liberec, Nová Paka – Turnov, Turnov – Kořenov, Turnov – Libuň, Hrubá Skála – Turnov a Turnov – Lomnice nad Popelkou.

Pravidelně je přes stanici Turnov veden 1 pár ucelených vlaků pro přepravu sklářského písku z Libuně do Řetenic.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Stanice disponuje boční a čelní rampou.

1.2.17 Sychrov

Železniční stanice Sychrov leží v km 132,074 celostátní dráhy tratě Jaroměř – Liberec trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosta PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	342 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	280 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
4	104 m	Vk1 – zarážedlo	MNV
6	54 m	Vk2 – zarážedlo	MNV

VLEČKY

Do stanice nejsou zapojeny žádné vlečky.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V ŽST Sychrov je staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie – zjednodušené staniční reléové zabezpečovací zařízení se souvislým odizolováním kolejiště paralelními kolejovými obvody a s rychlostní návěstní soustavou. Použité kolejové obvody splňují funkci pro zjišťování obsazení kolejí a vyhodnocení jejich volnosti je podmínkou pro postavení vlakových cest zabezpečovacím zařízením.

Elektromotorickými přestavníky jsou osazeny výhybky č. 1, 2 a 5 a výkolejky Vk1 a Vk2. Výhybka č. 3 je stavěna ručně. Vjezdová návěstidla se svými předvěstmi a odjezdová návěstidla jsou světelná, obsluhovaná výpravčím z kolejové desky v dopravní kanceláři. Izolované styky mezi výhybkami 1 a 2, mezi výhybkami 2 a 3 a izolovaný styk výhybky č. 5 jsou neprofilové (negabaritní), což znamená, že není přímo kontrolována volnost námezníků těchto výhybek a je nutné ji zjistit pohledem.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 2, délka 90 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce TISCHER
- u koleje 1, délka 94 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER

V km 132,059 je zřízen centrální přechod pro cestující. Vchod a východ z nádraží je společný po obou stranách výpravní budovy. ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti.

Stanice disponuje prostory pro cestující. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS IDOL. Stanicí projíždí rychlíky linky R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec. Obsluhu stanice provádí osobní vlaky linky L3 Turnov – Liberec.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Sychrov je obsluhována jedním párem Mn Turnov – Liberec. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici. Relacní vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

1.2.18 Hodkovice nad Mohelkou

Železniční stanice Hodkovice nad Mohelkou leží v km 137,570 trati celostátní dráhy Jaroměř – Liberec, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	421 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2+2a	646 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej
3+3a	422 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
3	303 m	Vk1 – Vk2	MNV, boční rampa
6	54 m	Vk2 – zarážedlo	MNV, nesjízdná

VLEČKY

Vlečka č. 4303 „KOVOŠROT GROUP CZ a.s. - vlečka Hodkovice nad Mohelkou“ je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Hodkovice nad Mohelkou do koleje číslo 2, výhybkou číslo 3 v km 137,287.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – TEST 14 se souvislým odizolováním kolejiště paralelními kolejovými obvody a s rychlostní návěstní soustavou. Použité kolejové obvody splňují funkci pro zjišťování obsazení kolejí a vyhodnocení jejich volnosti je podmínkou pro postavení vlakových cest zabezpečovacím zařízením.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 3, délka 90 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER
- u koleje 1, délka 90 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER

V km 137,580 je zřízen centrální přechod pro cestující. ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti.

Stanice disponuje prostory pro cestující. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS IDOL. Stanici projíždí rychlíky linky R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec. Obsluhu stanice provádí osobní vlaky linky L3 Turnov – Liberec.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Hodkovice nad Mohelkou je obsluhována jedním párem Mn Turnov – Liberec. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici včetně obsluhy vlečky. Relační vlaky Nymburk – Liberec stanici projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 5 je boční rampa a volná skládka materiálu.

1.2.19 Rychnov u Jablonce nad Nisou

Železniční stanice Rychnov u Jablonce nad Nisou leží v km 143,376 trati celostátní dráhy Jaroměř – Liberec trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanici mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice Turnov. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	180 m	nám. výh. č. 2 – nám. výh. č. 7	hlavní kolej, nástupiště
2	130 m	Sc2 – nám. výh. č. 6	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
2a	290 m	Sc2a – Lc2a	kusá odjezdová kolej směr Jeřmanice
<i>manipulační koleje</i>			
4	200 m	hrot výh. č. 3 – Vk1	MNV
4a	226 m	nám. výh. č. 3 - zarážedlo	MNV
6	54 m	nám. výh. č. 5 - zarážedlo	kusá, kolej pro potřeby OŘ

VLEČKY

Do stanice není napojena žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – TEST 14 s rychlostní návěstní soustavou. Použité kolejové obvody splňují funkci pro zjišťování obsazení kolejí a vyhodnocení jejich volnosti je podmínkou pro postavení vlakových cest zabezpečovacím zařízením.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 2, délka 68 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER
- u koleje 1, délka 144 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce TISCHER

Přechody pro cestující jsou zřízeny přes koleje 2 a 4 proti dopravní kanceláři od krytého nástupiště (u výpravní budovy). Na nástupiště s přístřeškem u výpravní budovy slouží přístup z příjezdové komunikace. ŽST není vybavena bezbariérovými nástupišti. U východu z nádraží je vstup do podchodu k místnímu závodu.

Stanice disponuje vnitrostátní pokladní přepážkou a prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS IDOL. Obsluhu stanice provádí rychlíky linky R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec a osobní vlaky linky L3 Turnov – Liberec.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Rychnov u Jablonce nad Nisou je obsluhována jedním párem Mn Turnov – Liberec. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici. Relacní vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 4 a 4a je volná skládka materiálu.

1.2.20 Jeřmanice

Železniční stanice Jeřmanice leží v km 149,758 trati celostátní dráhy Jaroměř - Liberec, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosti PO je stanice Liberec. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	370 m	S1 – Lc1	hlavní kolej, nástupiště
1+1a	562 m	S1 – L1a	hlavní kolej, nástupiště
2	592 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej
3	323 m	S3 – Lc3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
5	315 m	hrot výh. č. 4 – Se2	MNV
5a	24 m	nám. výh. č. 4 - zarážedlo	kusá odstavná pro účely SŽDC ST

VLEČKY

Do stanice není napojena žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronické stavědlo AŽD ESA11 - EIP s ovládáním z JOP. Výhybky jsou stavěny ústředně, opatřeny elektrickými přestavníky na výhybkách č. 1, 2, 5, 6 a 7 a na výkolejce Vk1. Světelná hlavní návěstidla jsou s rychlostní návěstní soustavou

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úrovněová nástupiště:

- u koleje 3, délka 146 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP + desky K145,
- u koleje 1, délka 146 m, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, konstrukce SUDOP + desky K145.

Přechod pro cestující (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace) slouží zároveň jako přejezd pro vozíky k manipulaci se zásilkami a je zřízen přes koleje číslo 5 a 3 proti dopravní kanceláři a čekárně výpravní budovy. Na nástupiště před výpravní budovou slouží přístup z příjezdové komunikace vpravo vedle výpravní budovy. Přístup nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stanice disponuje prostory pro cestující. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS IDOL. Stanicí projíždí rychlíky linky R14 Pardubice – Jaroměř – Turnov – Liberec. Obsluhu stanice provádí osobní vlaky linky L3 Turnov – Liberec.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Jeřmanice je obsluhována jedním párem Mn Turnov – Liberec. Tyto vlaky vykonávají veškeré práce ve stanici. Reláční vlaky Nymburk – Liberec stanicí projíždí.

Stanice v současné době neposkytuje služby v nákladní dopravě. U koleje č. 5 je volná skládka materiálu a boční rampa.

1.2.21 Lysá nad Labem

Železniční stanice Lysá nad Labem leží v km 337,602 celostátní dvoukolejné dráhy Kutná Hora hlavní nádraží – Lysá nad Labem, v km 337,602 celostátní dvoukolejné dráhy Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, v km 0,000 celostátní dvoukolejné trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany a v km 0,000 regionální jednokolejné trati Lysá nad Labem – Milovice.

Je přednostní pro první traťovou kolej směr Kostomlaty nad Labem, pro druhou traťovou kolej směr Stará Boleslav, pro druhou traťovou kolej směr Čelákovice a traťovou kolej směr Milovice.

Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí křižovatkovou. Odbočnými jsou tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (km 0,000) a Lysá nad Labem – Milovice (km 0,000). Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	467 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště, TV
2	498 m	S2 – L2	hlavní kolej, nástupiště, TV
2a	170 m	Se31 – L2a	hlavní kolej, TV
3	583 m	S3 – L3	hlavní kolej, nástupiště, TV
4	441 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
4a	168 m	Sc4a – L4a	vjezdová a odjezdová kolej směr St. Boleslav, nástupiště, TV
5	759 m	S5 – L5	hlavní kolej, nástupiště, TV
6	263 m	S6 – Lc6	kusá vjezdová a odjezdová kolej směr Milovice a Kostomlaty n. L., nástupiště, TV
7	540 m	S7 – L7	vjezdová a odjezdová kolej, TV
9	496 m	S9 – L9	vjezdová a odjezdová kolej, TV
11	469 m	S11 – L11	vjezdová a odjezdová kolej, TV
13	185 m	Sc13 – L13	vjezdová a odjezdová kolej směr Čelákovice a Stará Boleslav, TV
13a	221 m	S13 – Se21	vjezdová a odjezdová kolej směr Kostomlaty nad Labem
<i>manipulační koleje</i>			
6a	235 m	Se33 – zarážedlo	MNV, TV
8	278 m	Se28 – zarážedlo	MNV, čelní rampa. bez TV
5k	277 m	Se7 – zarážedlo	manipulační, kusá, TV
101	223 m	Vk2 – nám. výh. č. 107	bez TV
102	200 m	Vk3 – nám. výh. č. 107	kolej pro vlečku ARS Altmann, bez TV
103	165 m	nám. výh. č. 104 – nám. výh. č. 109	kolej pro vlečku ARS Altmann, bez TV
104	210 m	nám. výh. č. 105 – nám. výh. č. 111	průjezdová do garáže ST a budovy SEE, bez TV
105	201 m	nám. výh. č. 106 – zarážedlo	kolej pro obytné vozy stavebních firem, kolej pro vlečku KOVONA, bez TV
J	41 m	točna – zarážedlo	bez TV
K1-K6	76 m	točna – zarážedlo	paprsky pro Lv okolo točny, bez TV
104a	40 m	nám. výh. č. 110 – zarážedlo	pro mechanizaci ST, bez TV
<i>spojuvací koleje</i>			
C	100 m	Vk11 – točna	spojuvací kolej SEE a ST, bez TV

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

„Vlečka ARS ALTMANN Lysá nad Labem“ je zaústěna do celostátní dráhy výhybkou č. 103. Celková stavební délka je 1 675 m.

Vlečka „DYWIDAG Prefa Lysá nad Labem“ je zaústěna do celostátní dráhy výhybkou č. 19 v km 337,018. Celková stavební délka je 324 m.

Vlečka „KOVONA, a.s.“ je zaústěna do koleje č. 105 výhybkou č. 106 v km 337, 509. Celková stavební délka je 1 621 m.

Vlečka „ZZN Polabí a.s. vlečka Lysá nad Labem“ je zaústěna do celostátní dráhy výhybkou č. 4 do koleje č. 5k v km 366, 660. Celková stavební délka je 310 m.

Účelové kolejiště SŽDC kolej č. 104 odbočuje výhybkou č. 105 směr OTV. Celková stavební délka je 210m.

Účelové kolejiště SŽDC kolej č. 23a pokračování koleje č. 21, v km 337,718 kolej pro vozidla SEE

Účelové kolejiště SŽDC kolej č. 7a pokračování koleje č. 7, v km 337,754 KV 56A – 337,900 kolej pro vozidla ST Praha východ.

Účelové kolejiště ČD Kolej č. 5k od hrotu výhybky č. 4 km 336,660 kolej pro vozidla ČD

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – ETB instalované firmou AŽD Praha, které umožňuje dálkové řízení stanic Staré Boleslav a Milovice.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou zřízena pro nástup a výstup cestujících nástupiště:

1. nástupiště:

- nástupištní hrana mezi 4. a 6. kolejí mimoúrovňová ostrovní, přístupná podchodem v km 337,475 (nebo úrovně od dopravní kanceláře), 4. kolej délka 212 metrů, 6. kolej délka 160 metrů, zastřešená v délce 80 metrů, konstrukce SUDOP T + desky K230, výška nástupní hrany nad TK 550mm,
- u koleje č. 4a úrovně, oboustranná vnitřní, délka 170 metrů, konstrukce Fischer, výška nástupní hrany nad TK 250 mm, přístupná přes úrovně přechodové můstky společné s přejezdy pro ruční vozíky,
 - u koleje č. 2 úrovně, jednostranná vnitřní, délka 238 metrů, konstrukce Fischer, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, přístupná přes úrovně přechodové můstky společné s přejezdy pro ruční vozíky,
 - u koleje č. 1 úrovně, jednostranná vnitřní, délka 282 metrů, konstrukce Fischer, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, přístupná přes úrovně přechodové můstky společné s přejezdy pro ruční vozíky,

2. nástupiště:

- nástupištní hrana mezi 3. a 5. kolejí mimoúrovňové ostrovní, přístupná podchodem v km 337,475, délka 320 metrů zastřešená v délce 160 metrů, konstrukce SUDOP T + desky K230, 550mm nad temenem kolejnice.

Stanice je přístupná a uživatelská bezbariérově (tj. přístup z přednádraží na všechna nástupiště) s náhradním opatřením za pomoci zaměstnance dopravce, včetně bezbariérového WC a ostatních služeb.

Stanice disponuje mezinárodní i vnitrostátní pokladní přepážkou, prostory a čekárnou pro cestující. V blízkosti stanice se nachází zastávka veřejné dopravy a veřejné parkoviště. Stanice je zařazena do IDS PID. Stranici Lysá nad Labem obsluhují všechny spoje linek R10, R23, S2, S9, S22 a S32.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Lysá nad Labem je poměrně silně zatížena nákladní dopravou, která trazituje po trati ve směru Nymburk – Ústí nad Labem a v menší míře i ve směru Nymburk – Praha. Obsluhu stanice a místní práce zajišťují manipulační vlaky vedené v relaci Neratovice – Všetaty – Lysá nad Labem.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 8 je volná skládka materiálu a čelní i boční rampa.

1.2.22 Milovice

Železniční stanice Milovice leží v km 5,495 regionální trati Lysá nad Labem – Milovice. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici osobní. Podle povahy dopravního provozu je stanicí koncovou. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice není obsazena výpravčím, je ovládána ze ŽST Lysá nad Labem.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	233 m	L1 – Sc1	kusá vjezdová a odjezdová kolej, TV
2	210 m	L2 – Sc2	kusá, vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště, TV
3	163 m	L3 – Sc3	kusá, vjezdová a odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
101	262 m	zarážedlo – Vk1	nesjízdná

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice není zaústěna žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení ve stanici Milovice je 3. kategorie – reléového ETB s dálkovou obsluhou z Lysé nad Labem. Výhybky číslo 1 a 2 jsou stavěny ústředně, ostatní výhybky a výkolejky jsou stavěny ručně a klíče od výměnových zámků jsou drženy ústředním zámkem.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici je jedno jednostranné vnější nástupiště u koleje č. 2, má celkovou délku 200 m, výška nad temenem kolejnice je 550mm, šířka nástupiště je 3m. Na začátku nástupiště je přístupová cesta se schodištěm ze stávajícího chodníku. Nástupiště je v délce 106 metrů zakryto střechou. Bezbariérový přístup z přednádraží na nástupiště u výpravní budovy.

Stanice disponuje vnitrostátní pokladní přepážkou a prostory pro cestující. V blízkosti stanice se nachází zastávka veřejné dopravy a veřejné parkoviště. Stanice je zařazena do IDS PID. Stanice Milovice je konečnou a výchozí stanicí linky S22.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice Milovice neslouží pro nákladní dopravu.

1.2.23 Veleliby

Železniční stanice Veleliby leží v km 3,062 celostátní dráhy Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží, v km 0,000 regionální dráhy Jičín – Nymburk město a v km 3,569 traťového úseku Nymburk město – Veleliby. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Nymburk město, Čachovice a Křinec. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	390 m	Lc1 – Sc1	hlavní kolej, nástupiště
1+1a	530 m	Lc1 – S1	hlavní kolej, nástupiště
2	309 m	Lc2 – Sc2	hlavní kolej, nástupiště
2+2b	549 m	Lc2 – S2	hlavní kolej, nástupiště
3	380 m	Lc3 – Sc3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3+3a	515 m	Lc3 – S3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
4	261 m	Lc4 – Sc4	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
6	231 m	Lc6 – Sc6	vjezdová a odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
8	207 m	Se 10 – Se 11	MNV
<i>odvratné a ostatní koleje</i>			
8a	55 m	Se 9 - zarážedlo	odvratná

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka Semena Veleliby je zaústěna do celostátní dráhy trati Nymburk – Mladá Boleslav hl.n. v ŽST Veleliby výhybkou č. S1 v km 3,190 (km poloha úseku Nymburk město – Veleliby).

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice Veleliby je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - staničním reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 s rychlostní návětní soustavou.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou čtyři úrovňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 194 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce Tischer
- u koleje 2, délka 194 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce Tischer
- u koleje 3, délka 194 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce Tischer
- u koleje 4, délka 117 m, výška nástupní hrany nad TK 300 mm, konstrukce Tischer

Snížené přechody pro cestující společné s přejezdy pro ruční vozíky jsou vpravo a vlevo od výpravní budovy, v pokračování přístupových cest z veřejné komunikace. Přístup do budovy (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) a přístup na nástupiště není bezbariérový.

Úrovňové přechody ve stanici slouží rovněž pro zaměstnance OSŘP, OSPD, PO a zaměstnance, kteří na základě smluvního vztahu vykonávají činnosti pro provozovatele dráhy, při kterých je nezbytné tuto cestu použít.

Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice disponuje prostory pro cestující. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R22, S21, S25 a S31. Spoje linek S21, S25 a S31 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Převážnou část nákladní dopravy představují projíždějící vlaky převážející automotive mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví. Ve Velelibech jsou výchozí manipulační vlaky do Dobrovice.

Ve stanici nejsou v současné době poskytovány služby v nákladní dopravě.

1.2.24 Výh. Straky

Výhybna Straky leží v km 6,430 trati celostátní dráhy Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Je dopravnou přednostního směru do ŽST Čachovice. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Dopravna je trvale neobsazena, ovládána výpravním DOZ ŽST Mladá Boleslav hl. n..

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	651 m	S1 – L1	hlavní kolej
3	648 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do výhybny není zaústěna žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

SZZ výhybny Straky je 3. kategorie – elektronické stavědlo. Řídící úroveň SZZ je umístěna v DK ŽST Mladá Boleslav hl. n. Stavění vlakových a posunových cest je v základním režimu prováděno z řídicího pracoviště ŽST Mladá Boleslav hl. n. Volnost kolejových úseků zajišťují počítače náprav.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Výhybna má pouze dopravní význam.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Výhybna má pouze dopravní význam. Nedisponuje technickým vybavením pro nákladní dopravu.

1.2.25 Čachovice

Železniční stanice Čachovice leží v km 11,674 celostátní dráhy Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Luštěnice-Újezd. Je vstupní stanicí do řízené oblasti Luštěnice-Újezd – Mladá Boleslav hlavní nádraží. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je obsazena výpravčím.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	452 m	L1 – S1	hlavní kolej, nástupiště
3	488 m	L3 – S3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
5	436 m	Vk1 – Vk2	MNV
<i>odvratné a ostatní koleje</i>			
3a	90 m	nám. výh. č. 3 - zarážedlo	odvratná a manipulační kolej pro SDC
7	90 m	nám. výh. č. 5 - zarážedlo	pracovní kolej pro SDC

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka AUTOMOT Vikava je zaústěna do celostátní dráhy trati Nymburk – Mladá Boleslav hl.n. v ŽST Čachovice výhybkami č. 2 v km 11,425 a č. 6 v km 11,990.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Železniční stanice je vybavena staničním mechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie. Zařízení sestává z ústředního mechanického stavědlového přístroje vzor 5007 se samočinným závěrem výměn pro každé zhlaví a kolejové desky umístěné nad tímto stavědlovým přístrojem. Vjezdová návěstidla L, S, jejich samostatné předvěsti PŘL a PŘS, odjezdová návěstidla S1, S3, L1 a L3, seřaďovací návěstidla Se1, Se2 a Se3 jsou světelná typu AŽD – 70. Kolejové úseky VTB, LK, V1, V3, 1K, 3K, V8 a SK jsou vybavené počítači náprav.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 100 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, konstrukce SUDOP T + desky K150
- u koleje 3, délka 115 m, výška nástupní hrany nad TK 200 mm, sypané

Úroňové přechody přes koleje na nástupiště jsou z betonových panelů v úrovni dopravní kanceláře, vlevo od staniční budovy a vpravo od staniční budovy. Do prostor nástupiště a čekárny je společný příchod a východ, který je v jižní části nádražní budovy a ústí na chodník veřejného prostranství obce Čachovice. Přístup do budovy (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) a přístup na nástupiště není bezbariérový. Přechody pro cestující jsou společné s přejezdy pro ruční vozíky.

Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice disponuje prostory pro cestující. V její blízkosti je zastávka linkových autobusů. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R22 a S31. Spojení linky S31 ve stanici zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Převážnou část nákladní dopravy představují projíždějící vlaky převážející automotive mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví. Manipulační vlaky zavedené v úseku Dobrovice – Veleliby nemají plánovanou pravidelnou manipulaci ve stanici Čachovice.

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 5 je boční rampa a volná skládka materiálu.

1.2.26 Luštěnice-Újezd

Železniční stanice Luštěnice-Újezd leží v km 16,993 jednokolejné trati celostátní dráhy Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Dobrovice. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Dopravna je trvale neobsazena, ovládána výpravčím DOZ Mladá Boleslav hlavní nádraží. V obvodu dopravní se nachází zastávka Luštěnice.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	660 m	L1 – S1	hlavní kolej, nástupiště
3	666 m	L3 – S3	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
<i>manipulační koleje</i>			
2	85 m	Vk1 – zarážedlo	MNV

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do stanice není zaústěna žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronické stavědlo. Řídící úroveň SZZ je umístěna v DK ŽST Mladá Boleslav hl. n. Stavění vlakových a posunových cest je prováděno z řídicího pracoviště DOZ v ŽST Mladá Boleslav hl. n. Všechna návěstidla hlavní, seřaďovací i předvěsti jsou světelná. Výhybky jsou závislé na návěstidlech. Volnost kolejových úseků zajišťují počítače náprav.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Nástupiště zastávky Luštěnice je vnější s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, délka 80 m, přístřešek pro cestující, bezbariérový přístup. K podávání informací cestující veřejnosti o jízdách vlaků slouží informační systém.

Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Zastávka je zařazena do IDS PID. Přes zastávku jsou vedeny vlakové linky R22 a S31. Spoje linky S31 zde zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Převážnou část nákladní dopravy představují projíždějící vlaky převážející automotive mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví. Manipulační vlaky zavedené v úseku Dobrovice – Veleliby mají plánovanou pravidelnou manipulaci ve stanici Luštěnice-Újezd.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 4 je boční rampa a volná skládka materiálu.

1.2.27 Dobrovice

Železniční stanice Dobrovice leží v km 21,388 jednokolejné trati celostátní dráhy Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.. Trať je v přílehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do výhybny Bezděčín. Sídlem přednosty PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Dopravna je trvale neobsazena, ovládána výpravčím DOZ ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	538 m	S1 – L1	hlavní kolej, nástupiště
2	432 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej, nástupiště
3	660 m	S3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej
5	660 m	S5 – L5	vjezdová a odjezdová kolej
<i>manipulační koleje</i>			
4	167 m	Vk3 – Se3	MNV
7	387 m	Vk2 – Vk4	odstavná

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka „Cukrovary TTD-Dobrovice“ č. 1045 je zaústěna do celostátní dráhy v železniční stanici Dobrovice v km 21,172 výhybkou č. 4 do koleje č. 2.

Do vlečky „Cukrovary TTD-Dobrovice“ jsou zaústěny vlečky:

Vlečka „Agro–sklad Dobrovice“ výhybkou A1 v km 0,377 a výhybkou A3 v km 0,622

Vlečka „ZZN Polabí, a.s. – vlečka Dobrovice 5“ výhybkou č. Z1 v km 1,491

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Staniční zabezpečovací zařízení je typu elektronické stavědlo. Řídící úroveň SZZ je umístěna v DK ŽST Mladá Boleslav hl.n. Stavění vlakových a posunových cest je v prováděno z řídicího pracoviště v ŽST Mladá Boleslav hl.n. Všechna návěstidla hlavní, seřaďovací i předvěsti jsou světelná. Výhybky jsou závislé na návěstidlech. Volnost kolejových úseků zajišťují počítače náprav.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Ve stanici jsou dvě úrovňová nástupiště:

- u koleje 1, délka 60 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, konstrukce SUDOP + desky K150
- u koleje 2, délka 80 m, výška nástupní hrany nad TK 550 mm, konstrukce SUDOP + desky K150

Úrovňový přechod přes 2. kolej na nástupiště u 1. koleje společný s přejezdem pro ruční vozíky je z veřejné komunikace v km 21,337. Nástupiště u koleje č. 2 je vybaveno přístřeškem pro cestující. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový. Bývalá výpravní budova je pro cestující veřejnost uzavřena.

Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. Stanice je zařazena do IDS PID. Přes stanici jsou vedeny vlakové linky R22 a S31. Spoje linky S31 zde zastavují.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Převážnou část nákladní dopravy představují projíždějící vlaky převážející automotive mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví. V Dobrovicích jsou výchozí manipulační vlaky do Velelib. Významnou sezónní přepravou je návoz cukrové řepy, která je určena pro vlečku cukrovaru.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

U koleje č. 2 je boční rampa a volná skládka materiálu.

1.2.28 Výh. Bezděčín

Výhybna Bezděčín leží v km 25,498 trati celostátní dráhy Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Je dopravnou přednostního směru do ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Dopravna je trvale neobsazena, ovládána výpravčím DOZ ŽST Mladá Boleslav hl. n..

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	666 m	S1 – L1	hlavní kolej
2	667 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová kolej

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Do výhybny není zaústěna žádná vlečka.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

SZZ Výhybny Bezděčín je 3. kategorie – elektronické stavědlo. Řídící úroveň SZZ je umístěna v DK ŽST Mladá Boleslav hl. n. Stavění vlakových a posunových cest je v základním režimu prováděno z řídicího pracoviště ŽST Mladá Boleslav hl. n. Volnost kolejových úseků zajišťují počítače náprav.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Výhybna má pouze dopravní význam. Nejbližší je zastávka Nepřevázka v km 24,267.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Výhybna má pouze dopravní význam. Nedisponuje technickým vybavením pro nákladní dopravu.

1.2.29 Mladá Boleslav město

Železniční stanice Mladá Boleslav město leží v km 17,465 celostátní dráhy Mladá Boleslav město – Stará Paka. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Podle povahy práce se jedná o stanici smíšenou. Podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Je stanicí přednostního směru do ŽST Dolní Bousov. Sídlem přednosti PO je stanice Nymburk hlavní nádraží. Stanice je ovládána ze ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží.

STANIČNÍ KOLEJE

Číslo	Už. dl.	Poloha	Účel
<i>dopravní koleje</i>			
1	189 m	S1 – Lc1	hlavní kolej
1a	124 m	Sc1a – Lc1a	hlavní kolej
1b	540 m	Sc1b – Lc1b	hlavní kolej
1c	910 m	Sc1c – L1c	hlavní kolej
1d	510 m	L1c – S	hlavní kolej
1n	358 m	Sc1n – Lc1n	hlavní kolej
3	189 m	S3 – Lc3	vjezdová a odjezdová kolej
3a	123 m	Sc3a – Lc3a	vjezdová a odjezdová kolej
3n	357 m	Sc3n – Lc3n	vjezdová a odjezdová kolej

VLEČKY A ÚČELOVÁ KOLEJIŠTĚ

Vlečka „ŠKODA AUTO a.s. Mladá Boleslav“ číslo 1209 - odbočuje v ŽST Mladá Boleslav město v km 17,943 výhybkou č. 8.

Vlečka „SD Kovo Mladá Boleslav město“ číslo 1317 - odbočuje v ŽST Mladá Boleslav město v km 17,913 výhybkou č.9.

Vlečka „Preymesser Řepov“ číslo 1311 - odbočuje v ŽST Mladá Boleslav město z koleje 1d v km 20,549 výhybkou č. A1 a výhybkou A5 v km 21,195.

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie - elektronické stavědlo ESA 11, s integrovanou částí traťových zařízení. Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno z obslužného pracoviště (JOP) v dopravní kanceláři ŽST Mladá Boleslav hl. n. Na stavědle v ŽST Mladá Boleslav město je umístěno pracoviště pro nouzovou obsluhu zabezpečovacího zařízení. Stanice je vybavena světelnými předvěstmi, světelnými hlavními návěstidly s rychlostní návěstní soustavou a světelnými seřadovacími návěstidly.

NÁSTUPIŠTĚ A TECHNOLOGIE OSOBNÍ DOPRAVY

Mezi kolejemi č.1 a č.3 je umístěno ostrovní nástupiště s pevnou hranou z nástupištních panelů SUDOP T + desky K230 a zámkové dlažby o délce 110m, výška nástupní hrany je 550 mm nad temenem kolejnice. Začátek nástupiště je v km 17,431, konec v km 17,541. Část nástupiště je kryta přístřeškem o délce 12m.

Přístup na nástupiště je po krytém schodišti z přístupové lávky nad kolejištěm, na kterou je přístup od odbavovacího terminálu i z přilehlé komunikace na opačné straně. Pro bezbariérový přístup cestujících z lávky na ostrovní nástupiště slouží dopravní zařízení – pohyblivá vertikální plošina pro dopravu osob se sníženou mobilitou typ SP-V.

PŘEPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ A TECHNOLOGIE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Stanice je denně obsluhována 6 páry vlaky Mn Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. Jízdu zde končí a začínají vlaky s automotivem. Převážná část zátěže je určena pro vlečku automobilky.

Stanice má výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek na vlečkách a složištích, nebo vozových zásilek přepraveců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem.

2. ROZSAH DOPRAVY

2.1 Výhledový rozsah osobní dopravy

2.1.1 Varianta Bez projektu

Rozsah osobní dopravy ve variantě Bez projektu vychází z výchozího stavu (GVD 2016/2017) a v podstatě se s ním shoduje v úsecích Praha – Neratovice – Mladá Boleslav – Turnov a Turnov – Liberec. V úseku Praha – Lysá nad Labem – Milovice je rozsah dopravy určen výhledovým stavem po realizaci staveb „Optimalizace trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem“ a Optimalizace trati „Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“. Linky provozované v dotčeném území (mimo linek na přípojných tratích) a jejich parametry jsou uvedeny v následujícím seznamu.

- (Linka **R21**) R Praha-Vršovice – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov (– Tanvald). Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků, doplněných o 1 pár spěšných vlaků v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Turnov.
- (Linka **R22**) R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. – Česká Lípa hl. n. – Rumburk. Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav hl. n. Vybrané spoje, celkem 3 páry vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S34**) Os Praha Mas. n. – Praha-Čakovice. Interval 60/60 minut, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **S31**) Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os (Mělník –) Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město. Přibližný interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách. Interval 60/120 minut, celkem 14 párů vlaků.
- (Linka **R14**) R Pardubice – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků, doplněných o 1 pár spěšných vlaků Semily – Liberec.
- (Linka **L3**) Os Stará Paka – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 11 párů vlaků.
- (Linka **L4**) Os Mladá Boleslav hl. n. – Česká Lípa hl. n. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S30**) Os Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S35**) Os Mladá Boleslav hl. n. – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Vybrané spoje, celkem 2 páry vlaků.
- (Linka **Ex6**) Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R10**) R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 13 párů vlaků.
- (Linka **R2**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 60/120 minut, celkem 11 párů vlaků
- (Linka **S2**) Os Praha Mas. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.
- (Linka **S22**) Os Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.

Úsek	Počet TK	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
		Ex	R	Sp	Os	Ex	R	Sp	Os	
Praha-Vysočany – výh. Skály	3	12 / 2	20 / 3	14 / 2,5	100/12	12 / 2	20 / 3	14 / 2,5	100/12	292 / 39
výh. Skály – Praha-Čakovice	1	0 / 0	7 / 1	3 / 0,5	36 / 4	0 / 0	7 / 1	3 / 0,5	36 / 4	92 / 11
Praha-Čakovice – Všetaty	1	0 / 0	7 / 1	3 / 0,5	21 / 2	0 / 0	7 / 1	3 / 0,5	21 / 2	62 / 7
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	1	0 / 0	7 / 1	2 / 0,5	12 / 1	0 / 0	7 / 1	2 / 0,5	12 / 1	42 / 5
MI. Bol. hl. n. – Bakov nad Jiz.	1	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	74 / 10
Bakov nad Jizerou – odb. Zálučí	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	40 / 6
odb. Zálučí – Turnov	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	36 / 4
Nymburk hl. n. – MI. Bol. hl. n.	1	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	34 / 6
MI. Bol. hl. n. – MI. Bol. město	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	32 / 4	0 / 0	0 / 0	0 / 0	32 / 4	64 / 8
výh. Skály – Lysá nad Labem	2	12 / 2	13 / 2	11 / 2	64 / 8	12 / 2	13 / 2	11 / 2	64 / 8	200 / 28
Lysá nad Labem – Milovice	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	32 / 4	0 / 0	0 / 0	0 / 0	32 / 4	64 / 8
Turnov – Liberec	1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	42 / 5

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

2.1.2 Varianta C1

Rozsah osobní dopravy ve variantě C1 vychází ze stanovisek objednatelů dopravy, přičemž je ovlivněn možnostmi rekonstruované i stávající infrastruktury. S ohledem na podobu projektové varianty C1 spočívající v rekonstrukci celého souboru stávajících traťových úseků a výstavby nových spojek (všejsanská, bezděčinská, dalovická) dochází ke změně rozsahu dopravy oproti variantě Bez projektu ve všech dotčených úsecích.

- (Linka **R21**) R Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Turnov (– Tanvald). Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R21**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/– minut, celkem 8 párů vlaků.
- (Linka **R22**) R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. – Rumburk. Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S20**) Os (Lysá nad Labem –) Milovice-Boží Dar – Mladá Boleslav město. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S31**) Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os (Mělník –) Mšeno – Mladá Boleslav město. Přibližný interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách. Interval 60/120 minut, celkem 14 párů vlaků.

- (Linka **R14**) R Pardubice – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **L21**) Sp Mladá Boleslav město – Turnov – Liberec, interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **L3**) Os Stará Paka – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 11 párů vlaků.
- (Linka **L4**) Os Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S30**) Os Mladá Boleslav město – Turnov. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S35**) Os Mladá Boleslav město – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Vybrané spoje, celkem 2 páry vlaků.
- (Linka **Ex6**) Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R10**) R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 13 párů vlaků.
- (Linka **R2**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 60/120 minut, celkem 11 párů vlaků
- (Linka **S2**) Os Praha Mas. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.
- (Linka **S22**) Os Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice-Boží Dar. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.

Úsek	Počet TK	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
		Ex	R	Sp	Os	Ex	R	Sp	Os	
Praha-Vysočany – výh. Skály	3	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	364 / 48
výh. Skály – Všetaty	část. 2	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	124 / 16
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	62 / 8
Ml. Bol. hl. n. – odb. Dalovice	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Ml. Bol. město – odb. Dalovice	1	0 / 0	14 / 2	10 / 1	22 / 3	0 / 0	14 / 2	10 / 1	22 / 3	92 / 12
odb. Dalovice – Bakov n. Jizerou	1	0 / 0	14 / 2	10 / 1	22 / 3	0 / 0	14 / 2	10 / 1	22 / 3	92 / 12
Bakov nad Jizerou – odb. Zálučí	1	0 / 0	7 / 1	10 / 1	12 / 2	0 / 0	7 / 1	10 / 1	12 / 2	58 / 8
odb. Zálučí – Turnov	1	0 / 0	7 / 1	10 / 1	10 / 1	0 / 0	7 / 1	10 / 1	10 / 1	54 / 6
Nymburk hl. n. – Čachovice	1	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	34 / 6
Čachovice – Ml. Bol. město	2	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	82 / 12
Ml. Bol. město – Ml. Bol. hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	25 / 3	0 / 0	0 / 0	15 / 2	25 / 3	80 / 10
výh. Skály – Lysá nad Labem	2	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	230 / 32
Lysá n. Lab. – Milovice-Boží Dar	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	102 / 12
Milovice-Boží Dar – Čachovice	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	48 / 6
Turnov – Liberec	část. 2	0 / 0	9 / 1	10 / 1	11 / 1	0 / 0	9 / 1	10 / 1	11 / 1	60 / 6

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

2.1.3 Varianta C2el

Rozsah osobní dopravy ve variantě C2el vychází ze stanovisek objednatelů dopravy, přičemž je ovlivněn možnostmi rekonstruované i stávající infrastruktury. S ohledem na podobu projektové varianty C2el spočívající v rekonstrukci a elektrizaci celého souboru stávajících traťových úseků a výstavby nových spojek (všejsanská, bezděčinská, dalovická, čtveřinská) dochází ke změně rozsahu dopravy oproti variantě Bez projektu ve všech dotčených úsecích. Oproti variantě C1 dochází k zavedení expresní vrstvy Praha – Liberec a zavedení hodinového intervalu linky R21 v úseku Praha

– Turnov. S ohledem na propustnost tratí je adekvátně s navýšením rozsahu těchto dálkových linek ponížen rozsah regionální dopravy Praha – Mladá Boleslav.

- (Linka **R21**) R Praha-Vršovice – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Interval 60/120 minut, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **R21**) Sp Turnov – Tanvald. Interval 120/– minut, celkem 5 párů vlaků.
- (Linka **R22**) R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. – Rumburk. Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S20**) Os (Lysá nad Labem –) Milovice-Boží Dar – Mladá Boleslav město. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S31**) Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os (Mělník –) Mšeno –Mladá Boleslav město. Přibližný interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách. Interval 60/120 minut, celkem 14 párů vlaků.
- (Linka **ExLib**) Ex Praha hl. n. – Mladá Boleslav město – Hodkovice nad Mohelkou –Liberec. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R14**) R Pardubice – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **L21**) Sp Semily – Liberec, interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **L3**) Os Stará Paka – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 11 párů vlaků.
- (Linka **L4**) Os Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S30**) Os Mladá Boleslav město – Turnov. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S35**) Os Mladá Boleslav město – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Vybrané spoje, celkem 2 páry vlaků.
- (Linka **Ex6**) Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R10**) R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 13 párů vlaků.
- (Linka **R2**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 60/120 minut, celkem 11 párů vlaků
- (Linka **S2**) Os Praha Mas. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.
- (Linka **S22**) Os Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice-Boží Dar. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.

Úsek	Počet TK	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
		Ex	R	Sp	Os	Ex	R	Sp	Os	
Praha-Vysočany – výh. Skály	3	24 / 4	28 / 4	26 / 4	96 / 12	24 / 4	28 / 4	26 / 4	96 / 12	348 / 48
výh. Skály – Všetaty	část. 2	0 / 0	15 / 2	15 / 2	32 / 4	0 / 0	15 / 2	15 / 2	32 / 4	124 / 16
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	1	0 / 0	15 / 2	0 / 0	16 / 2	0 / 0	15 / 2	0 / 0	16 / 2	62 / 8
Ml. Bol. hl. n. – odb. Dalovice	1	0 / 0	15 / 2	0 / 0	0 / 0	0 / 0	15 / 2	0 / 0	0 / 0	30 / 4

Ml. Bol. město – odb. Dalovice	2	12 / 2	7 / 1	0 / 0	22 / 3	12 / 2	7 / 1	0 / 0	22 / 3	82 / 12
odb. Dalovice – Bakov n. Jizerou	2	12 / 2	22 / 3	0 / 0	22 / 3	12 / 2	22 / 3	0 / 0	22 / 3	112 / 16
Bakov nad Jizerou – odb. Zálučí	1	12 / 2	15 / 2	0 / 0	12 / 2	12 / 2	15 / 2	0 / 0	12 / 2	78 / 12
odb. Zálučí – Loukov u Mn. Hr.	2	12 / 2	15 / 2	0 / 0	10 / 1	12 / 2	15 / 2	0 / 0	10 / 1	74 / 10
Loukov u Mn. Hr. – Turnov	1	0 / 0	15 / 2	0 / 0	10 / 1	0 / 0	15 / 2	0 / 0	10 / 1	50 / 6
Nymburk hl. n. – Čachovice	1	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	34 / 6
Čachovice – Ml. Bol. město	2	12 / 2	7 / 1	0 / 0	19 / 3	12 / 2	7 / 1	0 / 0	19 / 3	76 / 12
Ml. Bol. město – Ml. Bol. hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	25 / 3	0 / 0	0 / 0	0 / 0	25 / 3	50 / 6
vých. Skály – Lysá nad Labem	2	24 / 4	13 / 2	11 / 2	64 / 8	24 / 4	13 / 2	11 / 2	64 / 8	224 / 32
Lysá n. Lab. – Milovice-Boží Dar	2	12 / 2	0 / 0	0 / 0	36 / 4	12 / 2	0 / 0	0 / 0	36 / 4	96 / 12
Milovice-Boží Dar – Čachovice	2	12 / 2	0 / 0	0 / 0	9 / 1	12 / 2	0 / 0	0 / 0	9 / 1	42 / 6
Loukov u Mn. Hr. – odb. Čtveřín	1	12 / 2	0 / 0	0 / 0	0 / 0	12 / 2	0 / 0	0 / 0	0 / 0	24 / 4
Turnov – odb. Čtveřín	1	0 / 0	9 / 1	10 / 1	11 / 1	0 / 0	9 / 1	10 / 1	11 / 1	60 / 6
odb. Čtveřín – Liberec	část. 2	12 / 2	9 / 1	10 / 1	11 / 1	12 / 2	9 / 1	10 / 1	11 / 1	84 / 10

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

2.1.4 Varianta Ceko

Rozsah osobní dopravy ve variantě Ceko vychází ze stanovisek objednatelů dopravy, přičemž je ovlivněn možnostmi rekonstruované i stávající infrastruktury. S ohledem na podobu projektové varianty Ceko spočívající v rekonstrukci souboru stávajících traťových úseků po Mladou Boleslav a výstavby nových spojek (všejská, bezděčinská, dalovická) dochází ke změně rozsahu dopravy oproti variantě Bez projektu v úseku Praha – Mladá Boleslav. Rozsah dopravy je téměř shodný s variantou C1, rozdílem je pouze nezavedení Sp Mladá Boleslav město – Liberec.

- (Linka **R21**) R Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Turnov (– Tanvald). Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R21**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/– minut, celkem 8 párů vlaků.
- (Linka **R22**) R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. – Rumburk. Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S20**) Os (Lysá nad Labem –) Milovice-Boží Dar – Mladá Boleslav město. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S31**) Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os (Mělník –) Mšeno – Mladá Boleslav město. Přibližný interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách. Interval 60/120 minut, celkem 14 párů vlaků.

- (Linka **R14**) R Pardubice – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků, doplněných o 1 pár spěšných vlaků Semily – Liberec.
- (Linka **L3**) Os Stará Paka – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 11 párů vlaků.
- (Linka **L4**) Os Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S30**) Os Mladá Boleslav město – Turnov. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S35**) Os Mladá Boleslav město – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Vybrané spoje, celkem 2 páry vlaků.
- (Linka **Ex6**) Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R10**) R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 13 párů vlaků.
- (Linka **R2**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 60/120 minut, celkem 11 párů vlaků
- (Linka **S2**) Os Praha Mas. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.
- (Linka **S22**) Os Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice-Boží Dar. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.

Úsek	Počet TK	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
		Ex	R	Sp	Os	Ex	R	Sp	Os	
Praha-Vysočany – výh. Skály	3	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	364 / 48
výh. Skály – Všetaty	část. 2	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	124 / 16
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	62 / 8
Ml. Bol. hl. n. – odb. Dalovice	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Ml. Bol. město – odb. Dalovice	1	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	74 / 10
odb. Dalovice – Bakov n. Jizerou	1	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	74 / 10
Bakov nad Jizerou – odb. Zálučí	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	40 / 6
odb. Zálučí – Turnov	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	36 / 4
Nymburk hl. n. – Čachovice	1	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	34 / 6
Čachovice – Ml. Bol. město	2	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	82 / 12
Ml. Bol. město – Ml. Bol. hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	0 / 0	0 / 0	15 / 2	16 / 2	62 / 8
výh. Skály – Lysá nad Labem	2	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	230 / 32
Lysá n. Lab. – Milovice-Boží Dar	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	102 / 12
Milovice-Boží Dar – Čachovice	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	48 / 6
Turnov – Liberec	1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	42 / 5

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

2.1.5 Varianta Deko

- (Linka **R21**) R Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Turnov (– Tanvald). Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R21**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/– minut, celkem 8 párů vlaků.

- (Linka **R22**) R Kolín – Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. – Rumburk. Interval 120/120 minut, celkem 7 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **R43**) Sp Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120, celkem 15 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Všetaty – Mladá Boleslav město. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S3**) Os Praha-Vršovice – Všetaty – Mělník. Interval 60/120 minut, celkem 16 párů vlaků.
- (Linka **S20**) Os (Lysá nad Labem –) Milovice-Boží Dar – Mladá Boleslav město. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S31**) Os Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město. Interval 60–120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os (Mělník –) Mšeno –Mladá Boleslav město. Přibližný interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků.
- (Linka **S33**) Os Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách. Interval 60/120 minut, celkem 14 párů vlaků.
- (Linka **R14**) R Pardubice – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 9 párů vlaků, doplněných o 1 pár spěšných vlaků Semily – Liberec.
- (Linka **L3**) Os Stará Paka – Turnov – Liberec. Interval 120/120 minut, celkem 11 párů vlaků.
- (Linka **L4**) Os Mladá Boleslav město – Česká Lípa hl. n. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S30**) Os Mladá Boleslav město – Turnov. Interval 120/120 minut, celkem 10 párů vlaků.
- (Linka **S35**) Os Mladá Boleslav město – Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov. Vybrané spoje, celkem 2 páry vlaků.
- (Linka **Ex6**) Ex Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 12 párů vlaků.
- (Linka **R10**) R Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. Interval 60/120 minut, celkem 13 párů vlaků.
- (Linka **R2**) Sp Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 60/120 minut, celkem 11 párů vlaků
- (Linka **S2**) Os Praha Mas. n. – Lysá nad Labem – Kolín. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.
- (Linka **S22**) Os Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice-Boží Dar. Interval 30/60 minut, celkem 32 párů vlaků.

Úsek	Počet TK	Sudý směr				Lichý směr				Celkem
		Ex	R	Sp	Os	Ex	R	Sp	Os	
Praha-Vysočany – výh. Skály	3	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	12 / 2	20 / 3	54 / 7	96 / 12	364 / 48
výh. Skály – Všetaty	část. 2	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	0 / 0	0 / 0	30 / 4	32 / 4	124 / 16
Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	9 / 1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	9 / 1	48 / 6
Ml. Bol. hl. n. – odb. Dalovice	1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Ml. Bol. město – odb. Dalovice	1	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	74 / 10
odb. Dalovice – Bakov n. Jizerou	1	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	0 / 0	14 / 2	1 / 0	22 / 3	74 / 10
Bakov nad Jizerou – odb. Zálučí	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	0 / 0	7 / 1	1 / 0	12 / 2	40 / 6
odb. Zálučí – Turnov	1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	0 / 0	7 / 1	1 / 0	10 / 1	36 / 4
Nymburk hl. n. – Čachovice	1	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	0 / 0	7 / 1	0 / 0	10 / 2	34 / 6
Čachovice – Ml. Bol. město	2	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	0 / 0	14 / 2	8 / 1	19 / 3	82 / 12

Ml. Bol. město – Ml. Bol. hl. n.	1	0 / 0	0 / 0	15 / 2	18 / 2	0 / 0	0 / 0	15 / 2	18 / 2	66 / 8
vých. Skály – Lysá nad Labem	2	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	12 / 2	20 / 3	19 / 3	64 / 8	230 / 32
Lysá n. Lab. – Milovice-Boží Dar	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	0 / 0	7 / 1	8 / 1	36 / 4	102 / 12
Milovice-Boží Dar – Čachovice	2	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	0 / 0	7 / 1	8 / 1	9 / 1	48 / 6
Turnov – Liberec	1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	0 / 0	9 / 1	1 / 0,5	11 / 1	42 / 5

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

2.2 Výhledový rozsah nákladní dopravy

2.2.1 Varianta Bez projektu

Hlavní podíl v nákladní dopravě představuje obsluha vlečky „Škoda Auto a. s. Mladá Boleslav“ v žst. Mladá Boleslav město, poněkud ze směru Nymburk hl. n. Jedná se o odvoz ucelených vlaků s automobily do žst. Nymburk hl. n., kde dochází ke konsolidaci se zátěží z výrobního závodu v Kvasinách, a návoz prázdných souprav až už z Nymburka nebo přímo z destinací v Německu. Dále jsou provázeny vlaky s výrobními díly mezi jednotlivými závody. Pravidelně je také na vlečku přepravováno uhlí ze severočeské uhelné pánve pro energetické potřeby výrobního závodu. Ve výchozím stavu je také zaveden jeden pár vlaků směr Zawidów, trasovaný přes Turnov a Liberec. V úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. je ve výchozím stavu zavedeno 20 tras vlaků, k nimž se v navazujícím úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město přidává dalších 5 tras vlaků.

Rozsah nákladní dopravy ve variantě bez projektu, resp. změny oproti výchozímu stavu vycházejí zejména z výhledových záměrů přepravce Škoda Auto, a. s. Budou ukončeny přepravy směr Zawidów. Zkapacitnění trati Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. umožní zvýšení počtu vlaků se zátěží automotive směr Nymburk, kde bude docházet ke konsolidaci s ostatní zátěží a následnému exportu, zejm. směr Německo, v rozsahu až 4 párů vlaků. Díky projektu rekonstrukce a elektrizace trati Týniště nad Orlicí – Solnice bude umožněno zavedení dvou párů vnitropodnikové přepravy mezi závody v Mladé Boleslavi a v Kvasinách. Další navýšení rozsahu dopravy je limitováno kapacitou úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, jak je deklarováno v kap. 4.2., a to přestože jsou průměrné denní počty jedoucích vlaků nižší, jak je uvedeno v části Přepravní prognóza. Na nižší průměrné počty vlaků má vliv především snížení rozsahu jedoucích vlaků v určitých dnech týdne či roku v důsledku snížené produkce během soboty a neděle a celozávodní dovolené. Kapacitní výpočty jsou navíc vztahovány nikoliv k průměrnému počtu jízd dle kalendáře, ale k hodnotě 9. decilu.

Další stálou přepravovanou komoditou je sklářský písek dopravovaný z Jestřebí přes Nymburk hl. n. za hranice republiky. Jedná se o 2 páry tras vlaků. Dále jsou pravidelně přepravovány vozové zásilky úsekovou vlakotvorbou v relaci Nymburk hl. n. – Turnov (– Liberec) s manipulací v žst. Mladá Boleslav hl. n. a Turnov. Jedná se o 2 páry tras vlaků.

Manipulační vlaky zajišťující svoz a rozvoz místních zásilek jsou zavedeny mezi žst. Nymburk hl. n. a Dobruška, v lichém směru je zaveden též jeden vlak mezi žst. Mladá Boleslav hl. n. a Nymburk hl. n. V úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město je zavedeno 6 párů manipulačních vlaků zajišťujících obsluhu vlečky „SD Kovo Mladá Boleslav město“.

Přehled o počtu tras nákladních vlaků je uveden v následující tabulce. Pro přehlednost jsou sloučeny kategorie Nex a Pn, naopak jsou rozlišeny vlaky mající zdroj nebo cíl na vlečce „Škoda Auto a. s. Mladá Boleslav“.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	Nex, Pn (ŠA)	Nex, Pn (ostatní)	Mn	Nex, Pn (ŠA)	Nex, Pn (ostatní)	Mn	
Nymburk hl. n. – Veleliby	18 / 0	5 / 0	2 / 0	14 / 0	5 / 0	3 / 0	49 / 0
Veleliby – Dobruška	18 / 0	5 / 0	2 / 0	14 / 0	5 / 0	2 / 0	48 / 0

Dobruška – Ml. Bol. hl. n.	18 / 0	5 / 0	0 / 0	14 / 0	5 / 0	1 / 0	45 / 0
Ml. Bol. hl. n. – Ml. Bol. město	20 / 0	0 / 0	6 / 1	15 / 0	0 / 0	6 / 1	51 / 4

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

Kromě vlaků se zátěží pro vlečku Škoda Auto, a. s., jsou provozovány další pravidelné vlaky zajišťující přepravu směsné zátěže v relaci Nymburk hl. n. – Turnov – Liberec, sklářského písku v relacích Libuň – Česká Lípa hl. n. – Řetenice a Jestřebí – Nymburk hl. n. – Nemšová/Rogatec a chemických produktů v relaci Ebensee – Všetaty – Neratovice.

Místní obsluhu zajišťují Mn vlaky jedoucí v relacích Praha-Libeň – Neratovice, Neratovice – Všetaty, Mladá Boleslav hl. n. – Chotětov (pp), Mladá Boleslav hl. n. – Loukov u Mnichova Hradiště, Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov, Turnov – Rychnov u Jabl. n. Nis., Nymburk hl. n. – Dobruška, Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město.

2.2.2 Varianty C1, C2el, Ceko, Deko

V projektových variantách lze očekávat navýšení rozsahu nákladní dopravy zejména v úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město a v úseku Lysá nad Labem – Čachovice vlivem přepravních potřeb závodu Škoda Auto, a. s., jejichž naplnění bude umožněno zkapacitněním trati a výstavbou nových úseků trati. Záměry přepravce o navýšení podílu vlakové dopravy jsou obecně deklarovány v pravidelně vydávané Zprávě o trvale udržitelném rozvoji (viz <https://www.skoda-auto.cz/o-nas/udrzitelnost>), konkrétní údaje pak vycházejí z jednání mezi přepravcem a dopravci (viz dokladová část studie). Z tohoto pohledu jsou projektové varianty C1, C2el, Ceko a Deko invariantní, neboť na předmětném úseku nabízejí shodné zkapacitnění, elektrizaci a zajištění normativu délky nákladních vlaků 740 m.

U ostatních relací lze dle výsledků přepravní prognózy očekávat změnu spíše průměrného denního počtu vlaků při zachování shodného počtu tras, neboť nedochází k výrazným změnám v průběhu hodnotícího období.

Ve variantách s projektem dojde vlivem zlepšení propustnosti infrastruktury, elektrizace a prodloužení staničních kolejí k těmto dalším změnám (oproti variantě Bez projektu):

- Budou zavedeny další 4 páry vnitropodnikové dopravy Mladá Boleslav – Solnice.
- Budou zavedeny 2 páry kontejnerové dopravy do Ruska.
- 80 % vlaků jedoucích ve variantě Bez projektu přes Nymburk bude převedeno do nové kratší trasy přes Všejskou spojku.
- Bude zvýšen normativ z cca 600 m na cca 720 m (zvýšení normativu je využitelné pouze pro relace Mladá Boleslav – Německo, u ostatních relací není zvýšení možné z důvodu jiných omezení).
- Vlaky s přímými prázdnými vozy a vlaky s uhlím budou vedeny přes Všejskou spojku.

Ke změně dojde rovněž u manipulačních vlaků. V projektových variantách bude obsluha vleček Preymesser Řepov a SD Kovo prováděna přímo z žst. Mladá Boleslav předměstí, kam budou směřovány Pn vlaky se zátěží na tyto vlečky. Oproti variantě bez projektu tak nebude nutné zavádět Mn vlaky v relaci Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město obsluhující zmíněné vlečky. V úseku budou zachovány pouze Mn vlaky pro potřeby obsluhy vlečky Škoda Auto se zátěží pro Pn vlaky úsekové vlakové tvorby Nymburk hl. n. – Liberec apod.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	Nex, Pn (ŠA)	Nex, Pn (ostatní)	Mn	Nex, Pn (ŠA)	Nex, Pn (ostatní)	Mn	
Nymburk hl. n. – Veleliby	11 / 0	5 / 0	2 / 0	9 / 0	5 / 0	3 / 0	35 / 0
Veleliby – Čachovice	11 / 0	5 / 0	2 / 0	9 / 0	5 / 0	2 / 0	34 / 0
Čachovice – Bezděčín	25 / 0	5 / 0	0 / 0	21 / 0	5 / 0	1 / 0	57 / 0

Bezděčín – Ml. Bol. hl. n.	0 / 0	4 / 0	0 / 0	0 / 0	4 / 0	1 / 0	9 / 0
Bezděčín – Ml. Bol. východ	25 / 0	1 / 0	0 / 0	21 / 0	1 / 0	0 / 0	48 / 0
Ml. Bol. hl. n. – Ml. Bol. východ	0 / 0	0 / 0	1 / 1	0 / 0	0 / 0	1 / 1	2 / 2
Lysá nad Labem – Čachovice	14 / 0	0 / 0	0 / 0	12 / 0	0 / 0	0 / 0	26 / 0

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

3. JÍZDNÍ DOBY

Výpočet jízdních dob byl proveden v programu SP VlaDyka verze 1.13.2. K získaným teoretickým jízdním dobám jsou určeny pravidelné jízdní doby přírážkou 4 % u vlaků osobní dopravy a 10 % u vlaků nákladní dopravy a zaokrouhlením na půlminuty v souladu s předpisem SZDC (ČSD) V7. Brzdné zpomalení je uvažováno v hodnotě 0,45 m/s² u vlaků osobní dopravy a 0,30 m/s² u vlaků nákladní dopravy.

Pro potřebu výpočtu jízdních dob použitých pro konstrukci modelových GVD a pro výpočet provozních nákladů vlaků v rámci ekonomického hodnocení byly pro osobní dopravu v zásadě použity následující typové soupravy:

- Elektrická lokomotiva řady 380 a sedm přípojných vozů (hmotnost 88 + 385 t, délka 18 + 185 m, vozidlový odpor R_k , rychlostní profil V_{130} , maximální rychlost 200 km/h, cca 450 míst k sezení)
- Elektrická jednotka řady 600 (hmotnost 230 t, délka 100 m, vozidlový odpor R_k , rychlostní profil V_{150} , maximální rychlost 160 km/h, cca 350 míst k sezení)
- Elektrická jednotka řady 650 (hmotnost 115 t, délka 53 m, vozidlový odpor R_k , rychlostní profil V_{150} , maximální rychlost 160 km/h, 147 míst k sezení)
- Motorová jednotka řady 844 (hmotnost 96 t, délka 44 m, vozidlový odpor R_k , rychlostní profil V_{130} , maximální rychlost 120 km/h, 120 míst k sezení)

Elektrická jednotka řady 600 je teoretická jednotka reprezentující výhledovou jednotku pro pražskou příměstskou dopravu s délkovým normativem 200 m pro zdvojenou jednotku. Svým uspořádáním může odpovídat např. jednotce Stadler Kiss160. Z hlediska trakčních vlastností a výpočtu jízdních dob byla jednotka zastoupena elektrickou jednotkou řady 650.

Pro jednotlivé linky je v rámci variant bez projektu i s projektem uvažováno s různou typovou soupravou lišící se jak hnacím vozidlem, tak např. vícenásobným řazením souprav. Údaje jsou shrnuty v následující tabulce.

Linka	Relace	Druh	Var. Bez projektu	Projektové varianty			
				C1	C2el	Ceko	Deko
ExLib	Praha – Liberec	Ex	–	–	380(+7vz)	–	–
R14	Pardubice – Liberec	R	3x 844	3x 844	3x 844	3x 844	3x 844
R21	Praha – Tanvald	R	3x 844	4x 844	–	4x 844	4x 844
R21	Praha – Turnov	R	–	–	2x 600	–	–
R21	Turnov – Tanvald	Sp	–	–	2x 844	–	–
R21	Praha – Ml. Bol.	Sp	–	2x 600	–	2x 600	2x 600
R21	Praha – Ml. Bol.	Sp	2x 844	2x 844	2x 844	2x 844	2x 844
R43	Praha – Ml. Bol./Mělník	Sp	2x 844	2x 600	2x 600	2x 600	2x 600
R43	Všetaty – Ml. Bol.	Sp	–	–	–	–	844
L21	Ml. Bol. – Liberec	Sp	–	3x 844	–	–	–
L21	Ml. Bol. – Semily	Sp	–	–	2x 844	–	–
S20	Lysá n. Lab. – Ml. Bol.	Os	–	650	650	650	650
S22	Praha – Milovice(-BD)	Os	2x 600	2x 600	2x 600	2x 600	2x 600
S3	Praha – Ml. Bol./Mělník	Os	2x 844	2x 600	2x 600	2x 600	2x 600
S30	Ml. Bol. – Turnov	Os	844	844	650	844	844
S31	Nymburk – Ml. Bol.	Os	844	650	650	650	650
S33	Mělník – Libuň	Os	844	844	844	844	844
S34	Praha – Praha-Čak.	Os	844	–	–	–	–
L3	Stará Paka – Liberec	Os	844	844	844	844	844

L4	Ml. Bol. – Česká Lípa	Os	844	844	844	844	844
		Nex/Pn	753.7 + 1200 t				
		Nex/Pn	363 + 1200 t				

4. KAPACITA DRÁHY

4.1 Výchozí stav

Kapacita traťových kolejí ve výchozím stavu je uvedena v následujících tabulkách. Hodnoty se vztahují ke GVD 2016/2017 a byly poskytnuty SŽDC O12. Ukazatele kapacity jsou stanoveny dle tehdy platného předpisu SŽDC D24.

Lze konstatovat, že z hlediska kapacity dráhy je nejkritičtější úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, kde je ve výchozím stavu kapacita zcela vyčerpána, bez dispozice volných tras. Mezi další potenciálně kritické úseky patří např. úsek Veleliby – Čachovice nebo Chotětov – Mladá Boleslav hl. n., které sice vykazují dostatečnou kapacitu pro výchozí rozsah dopravy, avšak disponují pouze omezeným počtem volných tras. Společnou vlastností obou úseků je relativně dlouhá doba obsazení.

TK	T _{vyp}	N _{prav}	t _{obs}	t _{mez-poř} /S _{omax}	n	S _o	K	volné
trať Praha-Vysočany – Mladá Boleslav hl. n.								
TÚ Praha-Vysočany – odb. Skály (MÚ Praha-Vysočany – odb. Skály)								
1	900	42	6,63	4,16	83	0,31	51 %	41
1	120	6,3	6,63	0,75	13,6	0,35	46 %	7,3
TÚ odb. Skály – Praha-Čakovice (MÚ odb. Skály – Praha-Satalice)								
1	900	78	4,61	3,02	117	0,40	67 %	39
1	120	10,5	4,61	0,75	19,5	0,40	54 %	9,01
TÚ Praha-Čakovice – Neratovice (MÚ Měšice u Prahy – Neratovice)								
1	900	49	8,41	5,16	66	0,46	74 %	17
1	120	7,8	8,41	0,75	10,7	0,54	72 %	2,95
TÚ Neratovice – Všetaty (MÚ Neratovice – Všetaty)								
1	900	51	7,17	4,46	77	0,41	66 %	26
1	120	7,9	7,17	0,75	12,6	0,47	63 %	4,66
TÚ Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (MÚ Chotětov – Mladá Boleslav hl. n.)								
1	900	34	11,41	6,86	49	0,43	69 %	15
1	120	6,1	ukazatele nejsou stanoveny					
trať Praha-Vysočany – Milovice								
TÚ Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (MÚ Praha-Vysočany – Praha-Horní Počernice)								
1	900	58	4,77	3,11	114	0,31	51 %	56
1	120	8,5	4,77	0,75	18,9	0,34	45 %	10,4
TÚ Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (MÚ Praha-Vysočany – odb. Skály)								
2	900	96	4,45	2,93	121	0,47	79 %	25
2	120	14,5	4,45	0,75	20,2	0,54	72 %	5,72
TÚ Lysá nad Labem – Milovice (MÚ Lysá nad Labem – Milovice)								
1	900		6,73	4,22	82	0,45	73 %	22
1	120		6,73	0,75	13,4	0,45	60 %	5,37
trať Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město								
TÚ Nymburk st. 3 – Veleliby (MÚ Nymburk st. 3 – Veleliby)								
1	900	70	5,11	3,3	106	0,4	66 %	36
1	120	9,8	5,11	0,75	17,6	0,42	56 %	7,8

TÚ Veleliby – Mladá Boleslav hl. n. (MÚ Veleliby – Čachovice)								
1	900	39	11,25	10,1	42	0,49	93 %	3
1	120	6,0	ukazatele nejsou stanoveny					
TÚ Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (MÚ Mladá Boleslav hl. n., kol. č. 5c – Mladá Boleslav město)								
1	900	70	8,64	5,29	64	0,67	109 %	0
1	120	10,7	8,64	0,75	10,4	0,77	102 %	0
trať Mladá Boleslav hl. n. – Turnov								
TÚ Mladá Boleslav hl. n. – Bakov nad Jizerou (MÚ Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debrž)								
1	900	47	6,00	3,8	91	0,31	52 %	44
1	120	7,3	6,00	0,75	15	0,36	49 %	7,71
TÚ Bakov nad Jizerou – Turnov (MÚ Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště)								
1	900	40	8,67	5,31	64	0,39	63 %	24
1	120	6,1	8,67	0,75	10,4	0,44	58 %	4,31
trať Turnov – Liberec								
TÚ Turnov – Liberec (MÚ Jeřmanice – Liberec)								
1	900	36	8,49	7,8	55	0,34	65 %	19
1	120	6,2	8,49	0,75	10,6	0,44	59 %	4,39

4.2 Varianta Bez projektu

Kapacita traťových kolejí ve variantě Bez projektu zohledňuje výhledové úpravy v řešených částech infrastruktury dle souvisejících investic, příp. dle obnovy technologických částí. Kapacita byla stanovena dle platné Směrnice č. 124 na základě kompresní metody dle návrhových GVD. Pro šetření byly vybrány rozhodné úseky.

TRAŤ PRAHA-VYSOČANY – MLADÁ BOLESLAV HL. N.

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
TÚ Praha-Vysočany – Praha-Čakovice (MÚ Praha-Vysočany – odb. Skály)										
2	900	78	7,85	0,68	0,50	57	136 %	0,67	77	102 %
2	120	10,0	7,85	0,65	0,69	10,5	95 %	0,79	12,1	83 %

TRAŤ PRAHA-VYSOČANY – MILOVICE

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
TÚ Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (MÚ Praha-Vysočany – odb. Skály)										
0	900	89	3,25	0,32	0,50	138	64 %	0,67	186	48 %
0	120	14,0	3,25	0,38	0,69	25,5	55 %	0,79	29,2	48 %

TRAŤ NYMBURK HL. N. – MLADÁ BOLESLAV MĚSTO

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
TÚ Nymburk hl. n. – Veleliby (MÚ Nymburk hl. n. – Veleliby)										
1	900	83	4,81	0,44	0,40	75	111 %	0,60	112	74 %
1	120	14,0	4,81	0,56	0,62	15,5	91 %	0,75	18,7	75 %
TÚ Veleliby – Mladá Boleslav hl. n. (MÚ Straky – Čachovice)										
1	900	54	7,71	0,46	0,40	47	116 %	0,60	70	77 %

1	120	9,0	7,71	0,58	0,62	9,6	93 %	0,75	11,7	77 %
<i>TÚ Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (MÚ Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město)</i>										
1	900	93	6,43	0,66	0,40	56	166 %	0,60	84	111 %
1	120	15,0	6,43	0,80	0,62	11,6	130 %	0,75	14,0	107 %

TRAŽ MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Bakov nad Jizerou – Turnov (MÚ Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště)</i>										
1	900	40	8,13	0,36	0,40	44	90 %	0,60	66	60 %
1	120	6,0	8,13	0,41	0,62	9,2	66 %	0,75	11,1	54 %

TRAŽ TURNOV – LIBEREC

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Turnov – Liberec (MÚ Jeřmanice – Liberec)</i>										
1	900	37	8,20	0,34	0,40	44	84 %	0,60	66	56 %
1	120	6,0	8,20	0,41	0,62	9,1	66 %	0,75	11,0	55 %

4.3 Projektové varianty

TRAŽ PRAHA-VYSOČANY – MLADÁ BOLESLAV HL. N.

Invariantní

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Neratovice – Všetaty (MÚ Neratovice – Všetaty)</i>										
2	900	98	4,62	0,50	0,50	97	101 %	0,67	131	75 %
2	120	17	4,62	0,65	0,69	17,9	95 %	0,79	20,5	83 %

TRAŽ PRAHA-VYSOČANY – ČACHOVICE

Invariantní

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (MÚ Praha-Vysočany – odb. Skály)</i>										
0	900	154	2,67	0,46	0,50	169	91 %	0,67	226	68 %
0	120	24	2,67	0,53	0,69	31,0	77 %	0,79	35,5	68 %

TRAŽ NYMBURK HL. N. – MLADÁ BOLESLAV MĚSTO

Invariantní

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Veleřiby – Čachovice (MÚ Straky – Čachovice)</i>										
1	900	46	4,81	0,44	0,40	75	111 %	0,60	112	74 %

1	120	10,0	4,81	0,56	0,62	15,5	91 %	0,75	18,7	75 %
<i>TÚ Čachovice – Mladá Boleslav město (MÚ Čachovice – Dobrovice-Sýčina)</i>										
2	900	49	5,04	0,27	0,40	71	69 %	0,60	107	46 %
2	120	10,0	5,04	0,42	0,62	14,8	68 %	0,75	17,9	56 %

TRAŤ MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV
varianta C1

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Bakov nad Jizerou – Turnov (MÚ Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště)</i>										
1	900	58	6,42	0,41	0,40	56	103 %	0,60	84	69 %
1	120	8,0	6,42	0,43	0,62	11,6	69 %	0,75	14,0	57 %

TRAŤ TURNOV – LIBEREC
varianta C1

TK	A	N	b	S	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}
<i>TÚ Turnov – Liberec (MÚ Turnov – Hodkovice)</i>										
1	900	51	8,5	0,48	0,40	42	120 %	0,60	64	80 %
1	120	7,0	8,5	0,50	0,62	8,8	80 %	0,75	10,6	66 %

5. SESTAVY MODELOVÝCH GVD

Návrh provozního konceptu na řešených tratích a rozsahu osobní dopravy vychází z jednotlivých záměrů objednatelů dopravy. Téměř shodně ve všech projektových variantách je řešen úsek Praha – Neratovice – Mladá Boleslav. V důsledku zvýšení rychlosti, elektrizace tratě a zdvoukolejnění úseku Praha – Neratovice je možné uvažovat s konceptem příměstské dopravy se špičkovým intervalem 30 minut osobních vlaků a 30 minut spěšných vlaků nebo rychlíků (v závislosti na variantě). Parametry infrastruktury umožňují dosáhnout taktových uzlů v žst. Neratovice (X:00 a X:30) a v žst. Mladá Boleslav hl. n. (X:30) při využití volných tras v úseku Praha hl. n. – odb. Skály.

Varianta C1 představuje rozšíření infrastruktury o tzv. Všejskou a Bezděčinskou spojku a zdvoukolejnění úseku Čachovice – Bezděčín. Vzniká tak dvoukolejná, elektrizovaná trať s návrhovou rychlostí 160 km/h spojující žst. Mladá Boleslav město s žst. Lysá nad Labem a s optimalizovanou tratí Praha – Lysá nad Labem. Z hlediska osobní dopravy je trať určena zejména pro převedení rychlíkové linky R21 z původní trasy přes Neratovice, čímž bude zejména umožněno její přímé vedení do centra Mladé Boleslavi s přestupní vazbou na linku R22 a vlaky regionální dopravy v taktovém uzlu X:30. Linka R21 je doplněna spěšnou linkou pro dosažení souhrnného intervalu 60 minut, což je zároveň maximum volných tras na trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Stávající trať Všetaty – Mladá Boleslav je pak v rozsahu výše popsaných úprav využita pro regionální linku Praha – Mladá Boleslav město, jejíž časová poloha vytváří půlhodinový proklad s vlaky vedenými přes Lysou nad Labem, byť s delší cestovní dobou.

Na zbylých úsecích Mladá Boleslav – Turnov a Turnov – Liberec jsou navržena opatření pro zajištění systémových jízdních dob. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je navržena rekonstrukce trati se zvýšením rychlosti až na hodnotu 120 km/h. V úseku Turnov – Liberec je navržena nová tunelová trasa Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice a zdvoukolejnění úseku Šimonovice – Liberec. Místo zastavení rychlíků a spěšných vlaků je přemístěno z Rychnova u Jablonce nad Nisou do Hodkovic nad Mohelkou včetně přetrasování příslušných autobusových linek obsluhujících Jablonec nad Nisou.

Z hlediska nákladní dopravy reflektuje varianta C1 potřeby nejvýznamnějšího dopravního přepravce v regionu, závodu Škoda Auto. Nové napojení vlečkového areálu umožňuje přímé vedení nákladních vlaků ve směru Nymburk, příp. Lysá nad Labem mimo prostor vlastních stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, navíc po sklonově příznivější trase tzv. Bezděčinské spojky. Nové předávací kolejiště umožňuje také sestavu vlaků délky 740 m. Nových parametrů infrastruktury je využito pro navýšení podílu železniční dopravy při vnitropodnikové dopravě mezi závody Mladá Boleslav a Kvasiny a také při expedici hotových výrobků ve směru Děčín a dále za hranice republiky.

Varianta C2el rozšiřuje návrh infrastruktury pro možnost zavedení expresní vrstvy vlaků Praha – Liberec. Kromě elektrizace v celém úseku Praha – Mladá Boleslav – Liberec se jedná o navýšení podílu dvoukolejných úseků nutných pro letmé křižování expresních vlaků s vlaky nižší vrstvy, jejichž poloha je dána převážně taktovými uzly, a zřízení tzv. Čtveřinské spojky. Pro snížení cestovních dob je také navrženo opuštění stávající tratě v prostoru žst. Sychrov a vedení v nové tunelové trase mezi Turnovem a Hodkovicemi nad Mohelkou.

Varianta Ceko byla zkonstruována na základě pracovních výsledků ekonomického hodnocení předchozích variant. Návrh vychází z varianty C1, avšak rozsah infrastrukturních opatření omezuje na oblast s nejvyšším přepravním potenciálem v osobní i nákladní dopravě, tj. na úsek Praha – Mladá Boleslav. V úseku Mladá Boleslav – Turnov je rekonstruována pouze žst. Bakov nad Jizerou za účelem odstranění rychlostního propadu. V úseku je tak dosažena jízdní doba linky R21 umožňující dosažení taktového uzlu X:30 v žst. Mladá Boleslav město a těsného křižování v žst. Turnov v časové poloze L:00, byť se v pravém slova smyslu nejedná o systémovou jízdní dobu. V úseku Turnov – Liberec je zachován stav shodný s variantou bez projektu.

Varianta Deko byla zkonstruována na základě pracovních výsledků ekonomického hodnocení varianty Ceko. Návrh vychází právě z varianty Ceko, avšak nezahrnuje projektovou úpravu úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. Z důvodu neelektrizace tohoto úseku nejsou zavedeny přímé vlaky

relace Praha – Všetaty – Mladá Boleslav v závislé trakci, které jsou nahrazeny přípojnou linkou Všetaty – Mladá Boleslav město v nezávislé trakci.

V následující tabulce jsou vyčísleny cestovní doby hlavních relací mezi sídly Praha, Mladá Boleslav a Liberec. Vyčísleny jsou pouze relace s maximálně jedním přestupem. Kurzívou znázorněné hodnoty jsou zajištěny ve špičkovém intervalu 60 minut, ostatní hodnoty jsou zajištěny ve špičkovém intervalu 120 minut.

Relace	Kategorie spojení	BP	A0	C1	C2el	Ceko	Deko
Praha hl. n. – Liberec	Ex	–	–	–	77 min	–	–
	R21 + R14	151 min	138 min	121 min	126 min	131 min	131 min
	Sp StČK + Sp LK	–	–	105 min	–	–	–
Praha hl. n. – Ml. Bol. město	Ex	–	–	–	41 min	–	–
	R21 (+ Os)	84 min	60 min	47 min	60 min	47 min	47 min
	Sp SČK	–	60 min	47 min	–	47 min	47 min
Ml. Bol. město – Liberec	Ex	–	–	–	35 min	–	–
	R21 + R14	–	–	70 min	–	70 min	70 min
	Sp LK	–	–	56 min	56 min	–	–0

Tabulka 1 Cestovní doby hlavních relací

Nejkratších cestovních dob a nejvyššího počtu spojů ve špičkové hodině je dosahováno ve variantě C2el, což je důsledkem zavedení expresního segmentu dopravy a největšího podílu zdvoukolejnění. Naproti tomu v ostatních projektových variantách se cestovní doby blíží hodnotám hodinové systémové jízdní doby s pozitivním vlivem zavedení spěšného segmentu na území Středočeského kraje ve variantách C1 a Ceko a na území Libereckého kraje ve variantě C1. Cestovní doby kombinace rychlíků linky R21 a R14 jsou pak negativně ovlivněny křížováním linky R14 v Železném Brodě namísto v Turnově.

Jedním ze zvažovaných záměrů objednatele dálkové dopravy je prostřídání vedení linek R21 a R22 do Turnova a České Lípy v souhrnném taktu 60 minut. Navržené řešení variant předpokládá dvouhodinový takt linek R21 do/z Turnova a R22 do/z České Lípy s vazbou v žst. Mladá Boleslav město. V opačné hodině se tedy nabízí vedení linky R21 v relaci Praha – Česká Lípa hl. n. a R22 v relaci Kolín – Turnov. Takové řešení je v zásadě možné, avšak je třeba vzít v potaz následující omezení. Doplnková linka R21 nahradí v úseku Praha – Mladá Boleslav spěšný vlak linky R21, v úseku Mladá Boleslav – Česká Lípa pak bude její poloha determinována možnostmi křížování na jednokolejné trati s možným dopadem na drobné úpravy časových poloh regionálních linek S30 a L4. Doplnková linka R22 bude vedena v trase linky L21, a tedy ve variantě C1 ji nahradí. V úseku Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město bude nutné upravit v důsledku jejího zavedení polohu regionální linky S20. Největší omezení pak představuje žst. Mladá Boleslav město s dispozicí navržených nástupišť, při které by průjezdné hrany u kolejí č. 1, 2, 3 a 4 byly obsazeny vlaky linek R21 a R22. Zbývající hrany u kolejí č. 6, 6a a 8 musí pak zajistit obsluhu regionálních linek S33 (ze směru Dolní Bousov a Mšeno), S20 a L4. Takové řešení je v zásadě možné při zajištění včasného odstupu vlaků na odstavné koleje. Na základě návrhového GVD pak může tento požadavek nárokovat výstavbu odstavných kolejí v blízkosti kolejí č. 6 a 8, tak aby bylo možné posunovat na odstavné koleje bez vlivu jízdy na hlavních kolejích.

6. DOPRAVNĚTECHNOLOGICKÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

6.1 Základní traťové parametry

6.1.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty

Úsek Výh. Skály – Všetaty je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku. Trať je zdvoukolejněna v úseku výh. Skály – Neratovice, dvoukolejný úsek má délku 22,3 km. Úsek Neratovice – Všetaty zůstává v jednokolejné uspořádání. Jednokolejné uspořádání je podmíněno zachováním navrženého rozsahu dopravy a způsobu provázení vlaků osobní dopravy s taktovým uzlem v Neratovicích a ve svazkování vlaků, čímž je dosaženo snížení doby obsazení traťového úseku. V případě požadavku na zvýšení rozsahu zejm. nákladní dopravy, příp. jiného konceptu osobní dopravy bude nutné přistoupit na zkapacitnění úseku vybudováním dopravní či (alespoň dílčím) zdvoukolejněním.

Trať je vedena převážně ve stávající stopě. Výjimku tvoří několik lokálních napřímení trati (popř. zvětšení poloměru směrových oblouků). V úseku km 14,2 – km 16,1 dochází k zahloubení trati ve stávající trase z důvodu kolize s ochranným pásmem letiště Praha-Kbely. Návrhová traťová rychlost je 120 km/h. V oblasti Satalic, Kbel a Neratovic je rychlost z důvodu nepříznivých směrových poměrů snížena. Je navržena elektrizace celého úseku.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – výh. Skály; žst. Praha-Satalice; žst. Praha-Čakovice; žst. Měšice u Prahy předměstí; žst. Neratovice, a zastávky – Praha-Kbely, Mladoboleslavská; Praha-Kbely, Jilemnická; Praha-Čakovice, Havraňák; Praha-Třeboradice; Hovorčovice; Měšice u Prahy; Zlonín; Kojetice u Prahy; Neratovice sídliště; Tišice. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 200 m.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. Předpokládaná délka prostorových oddílů je cca 700 m, jak ve dvoukolejných úsecích, tak v jednokolejné úseku Neratovice – Všetaty.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. S výjimkou podélného sklonu a traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

6.1.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město / Odb. Dalovice

Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (mimo) je řešen shodně pro všechny projektové varianty, s výjimkou varianty Deko, která tento úsek ponechává ve stavu BP. Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (resp. odb. Krásná louka) je řešen shodně pro všechny projektové varianty. Úsek Mladá Boleslav hl. n. – odb. Dalovice (mimo) je řešen ve variantách C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je ponechán ve stavu BP.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku. Trať je jednokolejná a je vedena převážně ve stávající stopě. Významnější přeložka trati je navržena v úseku km 48,7 – km 50,4. Dále je navrženo několik lokálních napřímení trati (popř. zvětšení poloměru směrových oblouků). V úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město je odstraněn stávající mimoúrovňový přesmyk tratí, které jsou nově vedeny v souběhu až do km 73,9. V údolí řeky Jizery, v prostoru Krásné louky je zvětšením poloměru směrového oblouku trať přeložena do nové polohy, zároveň je navrženo přizvednutí nivelety (trať vedena na estakádě). Návrhová traťová rychlost je 120 km/h. V oblasti Byšic, v údolí řeky Jizery a v prostoru města Mladá Boleslav je rychlost z důvodu nepříznivých směrových poměrů snížena. Je navržena elektrizace celého úseku, s výjimkou úseku Mladá Boleslav hl. n. – odb. Dalovice ve variantách C1, Ceko a Deko.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. V každém úseku se předpokládá zřízení dvou prostorových oddílů.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Byšice; žst. Kropáčova Vrutice; žst. Chotětov; výh. Stránov; žst. Mladá Boleslav hl. n., a zastávky – Kojovice; Košátky; Zdětín u Chotětova; Krnsko. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 200 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. S výjimkou traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

6.1.3 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město

Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

Součástí úseku jsou novostavby trati Lysá nad Labem – Čachovice (Všejská spojka) a Bezděčín – Mladá Boleslav město (Bezděčinská spojka). Stávající trať Lysá nad Labem – Milovice je z důvodu nevyhovujících sklonových i směrových poměrů a dále z důvodu nevhodného zaústění do žst. Lysá nad Labem zcela opuštěna. V ostatních úsecích je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku převážně ve stávající stopě. Výjimku tvoří přeložka v mezistaničním úseku Čachovice – Luštěnice-Újezd, kde je navrženo zvětšení poloměru dvojice protisměrných směrových oblouků. Trať je v celém úseku dvoukolejná a je navržena elektrizace celého úseku. Návrhová traťová rychlost je 200 km/h v úseku Lysá nad Labem – Čachovice a 160 km/h v úseku Čachovice – Mladá Boleslav město. Na výjezdech trati z uzlů Lysá nad Labem a Mladá Boleslav je rychlost snížena.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. Předpokládaná délka prostorových oddílů je cca 700 m.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Lysá nad Labem; žst. Milovice; žst. Milovice-Boží Dar; žst. Čachovice; žst. Luštěnice-Újezd; žst. Dobrovice-Sýčina; žst. Mladá Boleslav město, a zastávky – Vanovice; Luštěnice; Voděrady; Dobrovice; Nepřevázka. V žst. Milovice a Milovice-Boží Dar jsou navržena nástupiště délky 200 m. V žst. Čachovice jsou navržena nástupiště délky 110 m. V žst. Mladá Boleslav město, osobním nádraží jsou navrženy délky nástupních hran 120-265 m. Délka nástupních hran ve všech zastávkách bude 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P4/F1. Jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

6.1.4 Úsek Nymburk hl. n. / Nymburk město – Čachovice

Úsek Nymburk – Čachovice je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku. Návrhová traťová rychlost je 120 km/h, trať je jednokolejná a je vedena převážně ve stávající stopě. Je navržena elektrizace celého úseku, s výjimkou úseku Nymburk město – Veleliby.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. V každém úseku se předpokládá zřízení dvou prostorových oddílů.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Veleliby; výh. Straky, a zastávka Všejský. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. Jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

6.1.5 Úsek Mladá Boleslav město – Turnov

Úsek Mladá Boleslav město – Loukov u Mnichova Hradiště (včetně) je navržen ve dvou variantách – jako jednokolejný ve variantě C1 a jako dvoukolejný ve variantě C2el. Optimalizované varianty Ceko a Deko vycházejí z jednokolejného řešení, ale jejich součástí je pouze úsek Mladá

Boleslav město – odb. Dalovice a dále žst. Bakov nad Jizerou včetně odb. Zálučí. Ostatní úseky jsou v těchto variantách ponechány ve stavu BP. Úsek Loukov u Mnichova Hradiště (mimo) – Turnov je jednokolejný a je řešen shodně pro všechny projektové varianty, s výjimkou variant Ceko a Deko, které tento úsek ponechávají ve stavu BP.

Součástí úseku je novostavba trati Mladá Boleslav město – odb. Dalovice (Dalovická spojka). V ostatních úsecích je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku ve stávající stopě. Významnější přeložka trati je navržena v úseku km 45,2 – km 45,5, v úseku km 53,6 – km 55,3 a v úseku km 59,6 – km 61,5. Návrhová traťová rychlost je v úseku Mladá Boleslav město – Mnichovo Hradiště 80-115 km/h a v úseku Mnichovo Hradiště – Turnov 120 km/h. Na výjezdech trati z uzlů Mladá Boleslav a Turnov je rychlost snížena. Ve variantě C2el je navržena elektrizace celého úseku, v ostatních variantách zůstává úsek bez elektrizace.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. V každém úseku se předpokládá zřízení dvou prostorových oddílů.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – odb. Dalovice; žst. Mladá Boleslav-Debrž; žst. Bakov nad Jizerou; odb. Zálučí; žst. Mnichovo Hradiště; žst. Loukov u Mnichova Hradiště; žst. Příšovice; žst. Turnov, a zastávky – Bakov nad Jizerou město; Březina nad Jizerou; Přepeře. Délka nástupních hran v žst. Bakov nad Jizerou (C2el), zast. Bakov nad Jizerou město, žst. Mnichovo Hradiště a žst. Turnov bude 200 m, v ostatních stanicích a zastávkách 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. S výjimkou traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

6.1.6 Úsek Loukov u M. H. / Turnov – Liberec

Úsek Loukov u Mnichova Hradiště / Turnov – Liberec je projektově řešen ve dvou variantách – ve variantě C1 a ve variantě C2el. Technické řešení je v obou variantách natolik rozdílné, že je návrh popsán pro každou variantu zvlášť. V ostatních variantách je celý úsek ponechán ve stavu BP.

VARIANTA C1

Součástí varianty C1 je novostavba jednokolejné trati Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice v koridoru dle ZÚR Libereckého kraje vedená ve stopě mimo žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice. V navazujícím úseku odb. Šimonovice – Liberec (mimo) je uvažováno zdvoukolejnění a rekonstrukce koleje včetně železničního spodku. Podúseky Turnov (mimo) – Hodkovice nad Mohelkou (mimo) a Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – odb. Šimonovice (přes žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice) jsou ponechány ve stavu BP, s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS. Návrhová traťová rychlost je na novostavbě trati 120 km/h (GPK vyhovuje pro 160 km/h) a v navazujícím rekonstruovaném úseku odb. Šimonovice – Liberec (mimo) a přes žst. Hodkovice nad Mohelkou 70-90 km/h. Celý úsek zůstává bez elektrizace.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. V každém úseku se předpokládá zřízení dvou prostorových oddílů.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Sychrov; žst. Hodkovice nad Mohelkou; žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou; žst. Jeřmanice; odb. Šimonovice, a zastávky – Doubí u Turnova; Sedlejšovice; Rádlo; Minkovice; Pilínkov; Liberec-Průmyslová. Délka nástupních hran v žst. Hodkovice nad Mohelkou bude 140 m, ve všech zastávkách v rekonstruovaném úseku 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. Vzhledem ke složitým směrovým a sklonovým poměrům není splněna většina požadovaných parametrů dle dohody AGTC.

VARIANTA C2EL

Součástí varianty C2el je soustava jedno i dvoukolejných novostaveb a přeložek trati mezi Loukovem u Mnichova Hradiště resp. Turnovem a Libercem, využívajících ve vybraných úsecích

trasu varianty MB2b z *Vyhledávací studie VRT/RS5* a ve vybraných úsecích stávající trasování. V úseku Loukov u Mnichova Hradiště – odb. Čtveřín je navržena novostavba jednokolejné trati tzv. Čtveřínská spojka. V úseku km 128,6 – km 133,2 (resp. km 66,1 – km 70,7) je navržena dvoukolejná přeložka trati mimo žst. Sychrov. Trasa přes žst. Sychrov bude opuštěna. Mezi Hodkovicemi nad Mohelkou (resp. oblastí Mordové rokle) a Libercem je navržena novostavba jednokolejné trati vedená ve stopě mimo žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice. V případě rekonstrukce ve stávající trase je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku. Návrhová traťová rychlost je na novostavbách trati 200 km/h (GPK vyhovuje pro 230-250 km/h), na výjezdu trati z uzlu Liberec a na spojkách se stávajícími tratěmi je rychlost snížena. V rekonstruovaných úsecích stávající trati je návrhová traťová rychlost 80-100 km/h. Je navržena elektrizace celého úseku.

Podúsek Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – Liberec (přes žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice) je ponechán ve stavu BP a bez elektrizace, pouze s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS.

Vzhledem k výstavbě systému ETCS L2 budou jednotlivé traťové úseky rozděleny na potřebný počet prostorových oddílů, které budou ohraničeny úseky počítačů náprav a neproměnnými návěstmi. V každém úseku se předpokládá zřízení dvou prostorových oddílů.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – odb. Čtveřín; žst. Hodkovice nad Mohelkou; žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou; žst. Jeřmanice, a zastávky Rádlo; Pilínkov a Liberec-Průmyslová. Délka nástupních hran v žst. Hodkovice nad Mohelkou bude 140 m, ve všech zastávkách v rekonstruovaném úseku 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. Vzhledem ke složitým směrovým a sklonovým poměrům není splněna většina požadovaných parametrů dle dohody AGTC.

6.1.7 Stanovení NPDV

V níže uveden tabulce je uveden výsledek posouzení největší povolené délky vlaku dle Metodického pokynu SŽDC SM83/MP1. Obecným kritériem pro stanovení NPDV v prvotním návrhu je zajistit, že alespoň v jedné ze tří po sobě následujících stanic nebo výhyben bude pro vlak největší povolené délky k dispozici alespoň jedna dostatečně dlouhá kolej na jednokolejné trati a alespoň dvě dostatečně dlouhé koleje na vícekolejné trati. Je-li to účelné, dá se hodnota NPDV stanovit i zvýšená, pokud se nachází sled tří stanic s krátkými kolejemi, ale stanice s dostatečně dlouhými kolejemi jsou jinak na trati rozloženy rovnoměrně.

Úsek	NPDV	Poznámka k posouzení
odb. Skály - Všetaty	740 m	dvoukolejná, zvýšená hodnota
Všetaty - Mladá boleslav hl.n. (Ceko, C1, C2el)	740 m	jednokolejná
Všetaty - Mladá Boleslav hl.n. (Deko)	642 m	jednokolejná
Nymburk - Čachovice	740 m	jednokolejná
Lysá nad Labem - Mladá Boleslav město	740 m	dvoukolejná
Mladá Boleslav město - Turnov (Ceko, Deko)	564 m	jednokolejná
Mladá Boleslav město - Turnov (C1)	740 m	jednokolejná, zvýšená hodnota
Mladá Boleslav město - Turnov (C2el)	556 m	dvoukolejná
Turnov - Liberec tunelem (C1)	584 m	jednokolejná
Turnov - Liberec tunelem (C2el)	635 m	jednokolejná
Turnov - Liberec po původní trati (C1)	576 m	jednokolejná
Turnov - Liberec po původní trati (C2el)	576 m	jednokolejná

6.2 Dopravní

6.2.1 Výh. Skály

Návrh výh. Skály je shodný pro všechny projektové varianty.

Úprava konfigurace výhybny je vynucená zaústěním dvou traťových kolejí ze směru od žst. Praha-Satalice. Úpravy jsou navrženy v satalicko-počernickém zhlaví, kde dochází k rozpletu tříkolejné trati do dvou dvoukolejných tratí. S ohledem na uspořádání zaústěných tratí je v navazujícím úseku výh. Skály – Neratovice uvažován levostranný provoz.

6.2.2 Praha-Satalice

Návrh žst. Praha-Satalice je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navržena dvojice hlavních kolejí a jedna předjízdna kolej v liché kolejové skupině o užitečné délce cca 450 m. Nástupiště délky 200 m jsou umístěna u hlavních kolejí. Nástupiště u koleje č. 2 je vnější, nástupiště u koleje č. 1 je ostrovní jednostranné, přístupné pomocí podchodu.

Rozsah manipulačních kolejí zhruba odpovídá výchozímu stavu. Kolej č. 5 s funkcí MNV je nově kusá, zapojená pouze na čakovickém zhlaví. Dále je navržena dvojice odvratných kolejí s funkcí přímé boční ochrany. Zapojení vleček je zachováno přibližně ve stávající podobě.

Přejezd P2652 na čakovickém zhlaví bude nahrazen nadjezdem v odsunutě poloze.

Návrh stanice je ovlivňuje zahroubení navazujícího úseku ve směru Praha-Čakovice, které je navrženo z důvodu řešení kolize s ochranným pásmem letiště Praha-Kbely, a které začíná již v prostoru čakovického zhlaví. Vzhledem k tomu, že se pražské záhlaví nachází v obtížných směrových poměrech, jsou kolejové spojky mezi hlavními kolejemi umístěny až za první výhybkou do předjízdny koleje (s ohledem na její užitečnou délku). Přepokládá se tak využití spojek výh. Skály, která je umístěna v blízké vzdálenosti.

6.2.3 Praha-Čakovice

Návrh žst. Praha-Čakovice je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navrženo pět dopravních kolejí – dvojice hlavních kolejí, dvojice předjízdny v liché kolejové skupině a kusá předjízdna v sudé kolejové skupině. Předjízdna kolej č. 5 bez nástupní hrany má užitečnou délku 555-579 m. Mezi kolejemi č. 1 a 3 je navrženo ostrovní oboustranné nástupiště délky 200 m přístupné pomocí podchodu, u koleje č. 2 je navrženo vnější nástupiště délky 200 m s jazykovou částí délky 100 m u koleje č. 4. Jazykové nástupiště bude sloužit k ukončování vložených spojů nebo spojů posilové linky vedené na území Prahy. Stávající lávka přes stanici bude zrušena a nahrazena podchodem vedeným pod novým kolejištěm.

Počet manipulačních kolejí byl výrazně redukován, zůstala zachována pouze jednostranně zapojená manipulační kolej s funkcí MNV. Zapojení vlečky „Avia a.s.“ je zachováno přibližně ve stávající podobě, „Městská vlečka Praha-Čakovice“ je z důvodu uvažovaného výhledového využití pro osobní dopravu zaústěna do dopravní koleje č. 4 výhybkou pro rychlost 60 km/h do odbočné větve.

V satalickém záhlaví stanice je navržena nová zastávka Praha-Čakovice, Havraňák s dvojicí vnějších nástupišť délky 200 m. Nástupiště jsou přístupná přes lávku pro pěší a cyklisty navrženou přibližně v prostoru stávajícího přejezdu P2657. Přejezd P2658 v měšickém záhlaví stanice bude nahrazen podjezdem.

6.2.4 Měšice u Prahy předměstí

Návrh žst. Měšice u Prahy předměstí je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navržena dvojice hlavních a po jedné předjízdny koleji v každé kolejové skupině. Obě předjízdny koleje umožňují zastavení vlaků délky 740 m, kvůli čemuž je celá stanice prodloužena o cca 400 m ve směru Neratovice. Železniční stanice přestane sloužit potřebám osobní železniční dopravy, tuto funkci převezme nově navržená zastávka Měšice u Prahy cca v km 25,7. Stávající úrovněová nástupiště ve stanici budou odstraněna.

Oboustranně zapojená manipulační kolej č. 5 (v současném stavu dopravní kolej č. 7) je uvažována pro funkci MNV. Manipulační kolej č. 9 bude nově zapojena pouze do neratovického zhlaví stanice. Zapojení vlečky „ZZN Polabí, a.s.“ je zachováno ve stávající podobě, vlečka „Q Park

Měšice“ bude zapojena přímo do čakovického zhlaví, nevyužívaná vlečka „THERMOREAL, spol. s r.o.“ bude zrušena.

6.2.5 Neratovice

Návrh žst. Neratovice je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navržena dvojice hlavních kolejí, mezi kterými je umístěno ostrovní nástupiště délky 200 m. Dále je navržena dvojice předjízdnych kolejí v každé kolejové skupině s délkou 200 m. Dále je navržena další čtveřice předjízdnych kolejí – koleje č. 11 a 13 jsou zaústěny do zhlaví směr Kralupy nad Vltavou za účelem dosažení už. délky min. 600 m pro nákladní vlaky, kolej č. 9 je zaústěna též do pražského zhlaví, využitelná pro manipulační vlaky, a kolej č. 5 s nástupní hranou pro osobní vlaky směr Kralupy nad Vltavou. Pro osobní vlaky směr Čelákovice je navrženo nástupiště na koleji mimo hlavní kolejovou skupinu, čímž dojde k odstranění úvratové jízdy.

Zapojení vlečky „Spolana a. s. Neratovice“ je zachováno na obou zhlaví. Úpravou SZZ je umožněn přímý vjezd vlaků do vlečkového kolejiště ze směru Kralupy nad Vltavou. Kolej č. 15 s funkcí MNV je navržena se zaústěním do kralupského zhlaví. Kolej č. 8a slouží pro odstav soupravy osobního vlaku pro uvolnění koleje směr Čelákovice v případě potřeby.

Zhlaví směr Všetaty je uspořádáno pro případné výhledové zdvoukolejnění trati.

6.2.6 Všetaty

Železniční stanice Všetaty je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.

6.2.7 Byšice

Návrh žst. Byšice je shodný pro varianty C1, C2el a Ceko. Ve variantě Deko je stanice ponechána ve stavu bez projektu.

Ve stanici je navržena jedna hlavní kolej a dvojice předjízdnych kolejí v obou kolejových skupinách. Dvojice nástupišť délky 200 m, jedno vnější a jedno poloostrovní jednostranné, přístupné přes zabezpečený centrální přechod, u kolejí č. 1a a 3b. Kolej č. 4 je navržena jako předjízdna kolej pro nákladní vlaky délky až 740 m. Pro obsluhu manipulačních kolejí a vleček je navržena předjízdna kolej č. 3 a návrh doplňuje krátká předjízdna kolej č. 2.

6.2.8 Kropáčova Vrutice

Návrh žst. Kropáčova Vrutice je shodný pro varianty C1, C2el a Ceko. Ve variantě Deko je stanice ponechána ve stavu bez projektu.

Ve stanici je navržena dvojice dopravních kolejí s nástupní hranou délky 200 m pro pravidelné křižování vlaků osobní dopravy. Je zachována kolej č. 5 s funkcí MNV.

6.2.9 Chotětov

Návrh žst. Chotětov je shodný pro varianty C1, C2el a Ceko. Ve variantě Deko je stanice ponechána ve stavu bez projektu.

Ve stanici je navržena dvojice dopravních kolejí s nástupní hranou délky 200 m pro možnost křižování vlaků osobní dopravy. Kolej č. 4 je navržena jako předjízdna kolej pro nákladní vlaky délky až 740 m. Návrh doplňuje krátká předjízdna kolej č. 2. Je zachována kolej č. 5 s funkcí MNV. Nově je navržena manipulační kolej č. 6 pro potřebu správce tratě. Zachováno je napojení vlečky „ZZN Polabí, a. s. – vlečka Chotětov“, jejíž úpravu předpokládá vlečkař.

6.2.10 Výh. Stránov

Výh. Stránov je navržena shodně v projektových variantách C1, C2el a Ceko. Ve variantě Deko není výhybna navržena. Výhybna je navržena za účelem zvýšení propustnosti úseku Chotětov – Mladá Boleslav hl. n. a za účelem eliminace přenášení zpoždění na jednokolejnou trati.

6.2.11 Mladá Boleslav hl. n.

Návrh žst. Mladá Boleslav hl. n. je shodný pro všechny projektové varianty.

Návrh stanice zohledňuje snížení požadavků na obsluhu vlaků osobní dopravy jejich převedením do žst. Mladá Boleslav město. Ve stanici jsou ponechány převážně koleje pro potřeby nákladní dopravy, případně pro zajištění odstavů souprav osobních vlaků v době přepravního sedla. Pouze dopravní koleje č. 7 a 9 jsou vybaveny nástupní hranou délky 200 m pro zajištění křižování vlaků osobní dopravy. Ve stanici je zachováno napojení vleček a účelových kolejišť.

6.2.12 Mladá Boleslav-Debř

Návrh žst. Mladá Boleslav-Debř je rozdílný pro varianty C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je stanice ponechána ve stavu bez projektu.

Rozsah kolejiště je ve variantách C1 a C2el v zásadě shodný. Jsou navrženy dvě dopravní koleje s nástupní hranou délky 110 m – ve variantě C1 u hlavní a předjízdny koleje, ve variantě C2el mezi hlavními kolejemi. Návrh doplňuje předjízdny kolej č. 3 pro nákladní vlaky. Ve stanici je zachováno zapojení vleček, účelových kolejišť a koleje MNV, rozsah zapojení je však redukován.

6.2.13 Bakov nad Jizerou

Návrh žst. Bakov nad Jizerou je shodný pro varianty C1, Ceko a Deko. Ve stanici je navržen rozplet jednokolejné trati směr Mladá Boleslav do dvou jednokolejných tratí směr Turnov a Česká Lípa. S ohledem na průjezd rychlíků stanicí je rozplet navržen na vyšší rychlost. Dále se ve stanici nacházejí tři nástupištní hrany délky 110 m v sudé kolejové skupině a dvojice dopravních kolejí pro nákladní vlaky v liché kolejové skupině. Délka kolejí pro nákladní vlaky je omezena umístěním stanice ve stísněných prostorech. Pro maximalizaci už. délky je navržena též kolej č. 3a.

6.2.14 Mnichovo Hradiště

Ve variantách Ceko a Deko je ponechán stav bez projektu.

Rozsah kolejiště je ve variantách C1 a C2el v zásadě shodný. Jsou navrženy dvě dopravní koleje s nástupní hranou délky 200 m – ve variantě C1 u hlavní a předjízdny koleje, ve variantě C2el mezi hlavními kolejemi. Návrh doplňuje dvojice předjízdny kolejí pro nákladní vlaky. Ve stanici je zachováno zapojení vleček a koleje MNV, rozsah zapojení je však redukován.

6.2.15 Loukov u Mnichova Hradiště

Ve variantách Ceko a Deko je ponechán stav bez projektu.

Ve variantě C1 je kromě dvojice dopravních kolejí s nástupní hranou délky 110 m navržena též předjízdny kolej č. 3 pro nákladní vlaky. Do příšovického zhlaví je zapojena stávající vlečka „Truckpark Loukov“ a kolej č. 2a s funkcí MNV.

Ve variantě C2el dochází ve stanici k rozdělení dvoukolejné trati směr Mnichovo Hradiště na dvě jednokolejné trati směr Liberec a Turnov. Každá z tratí má vlastní krátkou předjízdny kolej pro vlaky osobní dopravy, trať směr Turnov je pak dále vybavena delší předjízdny kolejí pro nákladní vlaky. Spojky mezi hlavními kolejemi jsou navrženy pouze ve zhlaví směr Mnichovo Hradiště. S ohledem na délku dvoukolejného úseku a uspořádání stanice Mnichov Hradiště se na dvoukolejné trati předpokládá spíše traťový provoz.

6.2.16 Příšovice

Návrh žst. Příšovice je shodný pro varianty C1 a C2el s rozdílem elektrizace. Ve variantách Ceko a Deko je ponechán stav bez projektu.

Ve stanici je navržena dvojice dopravních kolejí s nástupní hranou délky 110 m. Předjízdny kolej bude využívána převážně pro krátké nákladní vlaky, případně též pro mimořádné křižování vlaků osobní dopravy v případě zpoždění. Dále je zachován napojení manipulační koleje a vlečky.

6.2.17 Turnov

Návrh žst. Turnov je shodný pro všechny projektové varianty. Elektrizace je pouze ve variantě C2el.

Návrh stanice je ovlivněn vzájemnou polohou tratí směr Malá Skála a Hrubá Skála. Ve stanici je navrženo 5 kolejí s nástupní hranou délky převážně 200 m. Počet a uspořádání nástupišť umožňuje výhledové křižování vlaků dálkových linek R21 a R14, včetně zajištění obsluhy regionálních vlaků. Koleje č. 7 a 9 pro nákladní vlaky jsou pro zajištění už. délky navrženy mezi oběma částmi kolejiště. V krajní části stanice jsou pak navrženy dvě kratší koleje pro nákladní vlaky, zejm. manipulační směr Hrubá Skála. Stanice je dále vybavena odstavnými kolejemi 4, 21 a 19 pro soupravy vlaků osobní dopravy. Zachováno je též kolejiště seřadovacího nádraží a kolejiště vleček.

6.2.18 Sychrov

Ve variantě C2el bude trasa přes žst. Sychrov opuštěna. V ostatních variantách je železniční stanice ponechána ve stavu bez projektu.

6.2.19 Hodkovice nad Mohelkou

Návrh žst. Hodkovice nad Mohelkou je rozdílný pro varianty C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je stanice ponechána ve stavu bez projektu.

Rozsah kolejiště je ve variantách C1 a C2el v zásadě shodný. Jsou navrženy tři dopravní koleje s nástupní hranou délky 140 m ve variantě C1, příp. 200 m ve variantě C2el. Návrh doplňuje předjízdna kolej č. 4, příp. 6 pro nákladní vlaky. Ve stanici je zachováno zapojení vlečky a koleje MNV.

6.2.20 Rychnov u Jablonce nad Nisou

Železniční stanice je ve všech variantách ponechána ve stavu bez projektu.

6.2.21 Jeřmanice

Železniční stanice je ve všech variantách ponechána ve stavu bez projektu.

6.2.22 Lysá nad Labem

Železniční stanice Lysá nad Labem je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou, součástí návrhu je úprava kostomlatského zhlaví stanice pro potřeby zapojení nové trati ze směru Milovice (stávající trať Lysá nad Labem – Milovice bude z důvodu nevyhovujících sklonových i směrových poměrů a také z důvodu nevyhovujícího zaústění do žst. Lysá nad Labem zcela opuštěna). Nová trať je zaústěna do obou kolejových skupin, přičemž se v prostoru kostomlatského zhlaví mimoúrovňově kříží s tratí Lysá nad Labem – Kolín. Součástí stavby je i nová spojka z liché skupiny ve směru Kostomlaty nad Labem. Navržené řešení umožňuje bezkolizní vedení vlaků v relaci Praha – Milovice (v obou směrech) skrz uzel Lysá nad Labem vůči všem protisměrným vlakovým cestám s výjimkou relace Všetaty – Milovice (v tomto směru).

6.2.23 Milovice

Návrh žst. Milovice je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanice jsou navrženy pouze dvě hlavní koleje s nástupní hranou délky 200 m za účelem snížení prostorových nároků kolejiště nově umístěného na násypovém tělese a estakádě kvůli eliminaci úrovnových křížení s pozemními komunikacemi a optimalizaci výškového vedení tratě. Obrat vlaků osobní dopravy se předpokládá až v následné stanici Milovice-Boží Dar. Pro případ mimořádností nebo případné ukončování osobních vlaků je navržena dvojice kolejových spojek na pražském zhlaví.

6.2.24 Milovice-Boží Dar

Návrh žst. Milovice-Boží Dar je shodný pro všechny projektové varianty.

Návrh stanice zohledňuje potřebu obrátové stanice pro vlaky příměstské dopravy ze směru Praha. Zároveň je možné obrát osobních vlaků ze směru Mladá Boleslav při vytvoření přestupních vazeb. Návrh doplňuje dvojice odstavných kolejí pro odstav souprav osobních vlaků v době přepravního sedla.

6.2.25 Veleliby

Návrh žst. Veleliby je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navržena dvojice hlavních kolejí dvou tratí vybavených nástupní hranou délky 110 m. Pro každou traťovou kolej je pak navržena jedna předjízdna kolej – pro trať Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město pro dlouhé nákladní vlaky, pro trať Nymburk město – Jičín pro krátké nákladní vlaky. Prospojování mezi hlavními kolejemi je navrženo s ohledem na potřeby jednotlivých tratí.

6.2.26 Výh. Straky

Návrh výh. Straky je shodný pro všechny projektové varianty. Jedná se o prodloužení výhybny na normativ délky 740 m posunem zhlaví směr Mladá Boleslav.

6.2.27 Čachovice

Návrh žst. Čachovice je shodný pro všechny projektové varianty.

Ve stanici je navržena dvojice hlavních kolejí trati směr Lysá nad Labem a hlavní a předjízdna kolej trati směr Nymburk hl. n. Koleje jsou navrženy pro možnost křížování dlouhých nákladních vlaků. Hlavní koleje jsou vybaveny nástupní hranou délky 110 m. Ve stanici je zachováno napojení vlečky „Automot Vlkava“ a koleje pro potřeby správce trati.

6.2.28 Luštěnice-Újezd

Návrh žst. Luštěnice-Újezd je shodný pro všechny projektové varianty.

Návrh stanice je díky zdvoukolejnění trati uzpůsoben zejm. pro obsluhu manipulačního místa koleje č. 4a ve funkci MNV.

6.2.29 Dobrovice-Sýčina

Návrh žst. Dobrovice-Sýčina je shodný pro všechny projektové varianty.

Návrh stanice zohledňuje zdvoukolejnění trati. Stávající nástupiště jsou přemístěna do záhlaví směr Čachovice. Kromě hlavních kolejí jsou dále navrženy předjízdne koleje v každé skupině pro dlouhé nákladní vlaky. Rozsah manipulačních kolejí a zapojení vleček je zachován. Zhlaví směr Mladá Boleslav je upraven pro zapojení souběhu dvoukolejné trati směr Mladá Boleslav město a jednokolejné trati směr Bezděčín.

6.2.30 Výh. Bezděčín

Výhybna je ve všech variantách ponechána ve stavu BP.

6.2.31 Mladá Boleslav předměstí

Z technického hlediska se jedná o obvod žst. Mladá Boleslav město. Návrh stanice je shodný pro všechny projektové varianty.

Obvod je navržena pro potřeby nákladní dopravy, zejm. pro zajištění obsluhy vleček zaústěných do současné žst. Mladá Boleslav město. Společně s nově budovaným traťovým úsekem Bezděčín – Mladá Boleslav město umožní přivedení nákladních vlaků do místa obsluhy mimo stávající žst. Mladá Boleslav hl. n. a mimo úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, který je v současnosti využíván za hranici své kapacity a neumožňuje navýšení rozsahu nákladní dopravy a zároveň představuje omezení normativu hmotnosti vzhledem k jeho sklonovým poměrům.

Kromě tří hlavních kolejí č. 101, 102 a č. 104 jsou ve stanici navrženy dvě dopravní koleje č. 106 a 108 pro vjezd a odjezd nákladních vlaků, jejichž délka umožňuje obsluhu vlaků délky 740 m. Součástí stanice je dále technologické kolejiště tvořené kolejemi č. 201–209 určené pro sestavu výchozích vlaků a rozřazení končících vlaků. Součástí kolejiště je také trojice odstavných kolejí č. 301, 302 a

303 pro odstav souprav vlaků osobní dopravy využitelných v době přechodu mezi špičkovým a sedlovým provozem a také pro zajištění odstavu souprav během čekání mezi taktovými uzly za účelem minimalizace požadavků na počet nástupních hran v žst. Mladá Boleslav město umístěné v prostorově stísněných podmínkách městské zástavby. Součástí návrhu je také úprava kolejiště vlečky „Škoda Auto, a.s. Mladá Boleslav“, reflektující změnu připojení vlečky do obvodu východ, kam bude směřována většina zátěže. Zátěž z vlečky Škoda Auto bude sestavována na kolejišti vlečkaře. Vozy s hotovými automobily, příp. díly budou směřovány na koleje č. 6–14, kontejnerové vozy budou směřovány na koleje č. 34–38. Na těchto kolejích bude sestavena souprava délky 600 m a proběhne zde technická kontrola. Následně budou vozy posunovou lokomotivou dopravce přestaveny do technologického kolejiště (koleje řady 200), v případě vlaků délky větší než 600m nadvakrát, kde dojde k natlakování soupravy a kontrole brzdového systému (s využitím kompresorové stanice). Po přistavení vlakové lokomotivy bude vlak přestaven na odjezdové koleje č. 104–108, odkud bude vlak vypraven. Analogicky budou zpracovány vozy směřující na vlečku – po příjezdu vlaku na koleje č. 104–108 bude vlak přestaven do technologického kolejiště, odkud budou vozy vcelku nebo po částech přestavovány posunovou lokomotivou dopravce na koleje vlečkaře (koleje č. 6–14 a č. 26–32). Zátěž vleček SD Kovo a Preymesser Řepov bude směřována na koleje č. 201 a 202.

Všechny koleje řady 100, 200 a 300 jsou považovány ve vlastnictví státu a provozovány SŽDC. Jednotlivé relační koleje řady 200 mají navzájem zástupnou funkci a mohou sloužit prostřednictvím dopravců různým přepravním (stávajícím i potencionálně výhledovým).

6.2.32 Mladá Boleslav město

Návrh žst. Mladá Boleslav město je shodný pro všechny projektové varianty.

Návrh stanice zohledňuje primárně zajištění obsluhy stanice vlaky osobní dopravy při zajištění plných taktových skupin. Využití jednotlivých hran je znázorněno v návrhových grafikonech. Návrh stanice je ovlivněn zejména umístěním v městské zástavbě ve vztahu k výškovému umístění. S ohledem na zastavující charakter všech vlaků je volena maximální rychlost 60 km/h pro možnost využití uvolňovacích rychlostí bez dodatečných požadavků na ochranné vzdálenosti nebo výluky vlakových cest.

Vzhledem k uspořádání a počtu nástupních hran je nutné v taktových skupinách zajistit odstavení vlakových souprav mimo koleje s nástupní hranou. Odstavné koleje jsou zřízeny v blízké žst. Mladá Boleslav předměstí jako koleje č. 301, 302, 303. Alternativně lze uvažovat s odstavem v žst. Mladá Boleslav hl. n. Zde bude záležet příp. na preferencích jednotlivých dopravců a možnostech jejich provozního zázemí.

Ve stanici je zachováno stávající napojení vleček.

7. PERSONÁLNÍ POTŘEBA

Personální potřeba zaměstnanců obsluhujících dopravní cestu ve variantě Bez projektu vychází z výchozího stavu, kdy je většina stanic obsazena příslušným počtem výpravčích, avšak v souvislosti s obnovou staničních zabezpečovacích zařízení starších typů, která budou nahrazena novými zařízeními 3. kategorie s menšími požadavky na potřebu obsluhujícího personálu, dojde ke snížení počtu signalistů a dozorců výhybek. Ke snížení personální potřeby dochází v průběhu hodnotícího období v souladu s průběhem reinvestic varianty Bez projektu.

V projektových variantách budou traťové úseky převážně dálkově ovládány z CDP Praha nebo z příslušných RDP Mladá Boleslav a RDP Liberec, čímž dojde ke snížení personální potřeby. V jednotlivých stanicích budou rušeny pozice výpravčích, signalistů a dozorců výhybek. Naopak některé stanice budou obsazeny staničním dozorcem, příp. pohotovostním výpravčím. Dispečerská pracoviště budou obsazena traťovými dispečery a operátory železniční dopravy.

V přehledu personální potřeby nejsou uvedeny dopravní Skály, Lysá nad Labem a Liberec, které vykazují ve variantě Bez projektu i ve variantách s projektem nulové hodnoty, příp. řešení studie proveditelnosti nemá na jejich personální potřebu vliv.

V úseku Praha – Všetaty se v projektových variantách (invariantní řešení) uvažuje z dálkovým ovládáním z CDP Praha s dvěma pracovišti traťového dispečera. Ve stanici Neratovice bude zřízeno pracoviště staničního dozorce. Dálkové ovládání úseku Lysá nad Labem – Milovice je ve všech variantách řešeno související stavbou a v případě variant C1, C2el, Ceko a Deko dojde pouze k rozšíření ovládané oblasti o úsek Milovice – Čachovice (mimo).

Dopravna	Profese	Personální potřeba					
		Vých. stav	Bez projektu	C1	C2el	Ceko	Deko
Praha-Satalice	Výpravčí	4,812	4,812	0,000	0,000	0,000	0,000
	Signalista	9,550	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Praha-Čakovice	Výpravčí	4,812	4,812	0,000	0,000	0,000	0,000
Měšice u Prahy	Výpravčí	4,962	4,962	0,000	0,000	0,000	0,000
	Dozorce výhybek	1,000	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Neratovice	Výpravčí hlavní	5,526	5,526	0,000	0,000	0,000	0,000
	Výpravčí vnější	5,526	5,526	0,000	0,000	0,000	0,000
	Operátor železniční dopravy	1,000	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Signalista	10,902	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Výhybkář	4,962	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Staniční dozorce	0,000	0,000	5,526	5,526	5,526	5,526
Milovice	neobsazena	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Milovice-Boží Dar	neobsazena	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CDP Praha	Traťový dispečer	0,000	0,000	11,052	11,052	11,052	11,052
Celkem		53,052	27,638	16,578	16,578	16,578	16,578
Úspora				11,060	11,060	11,060	11,060

Z nově zřízeného RDP Mladá Boleslav budou v projektových variantách dálkově ovládány úseky Všetaty (mimo) – Mladá Boleslav, Nymburk (mimo) – Mladá Boleslav a Mladá Boleslav – Turnov (mimo). Rozsah dálkově ovládaných úseků je však odvislý od rozsahu technického řešení variant. Ve variantách C1 a C2el budou všechny zmíněné stanice ovládány dálkově. Ve variantách Ceko a Deko zůstanou místně ovládány stanice v úseku Mladá Boleslav – Turnov, pouze odb. Zálučí bude

ovládána dálkově ze stanice Bakov nad Jizerou. Ve variantě Deko zůstanou místě ovládány také stanice v úseku Všetaty – Mladá Boleslav. V RDP Mladá Boleslav se předpokládá zřízení tří pracovišť traťových dispečerů (ve variantě Deko pouze dvou pracovišť) a tří pracovišť operátorů železniční dopravy (ve variantě Ceko pouze dvou pracovišť a ve variantě Deko pouze jednoho pracoviště). Jeden z traťových dispečerů bude zároveň vykonávat funkci dirigujícího dispečera pro trať D3 Mělník – Mladá Boleslav.

Ve stanici Mladá Boleslav hl. n. se předpokládá zřízení pracoviště staničního dozorce. Ve stanici Mladá Boleslav předměstí se předpokládá zřízení pracoviště pro místní práci obsazené výpravčím.

Dopravna	Profese	Personální potřeba					
		Souč. stav	Bez projektu	C1	C2el	Ceko	Deko
Byšice	Výpravčí	4,619	4,619	0,000	0,000	0,000	4,619
	Signalista	9,086	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Krop. Vrutice	Výpravčí	4,516	4,516	0,000	0,000	0,000	4,516
	Signalista	8,958	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Chotětov	Výpravčí	4,490	4,490	0,000	0,000	0,000	4,490
	Signalista	8,904	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ml. Bol. hl. n.	Výpravčí hlavní	5,526	5,526	0,000	0,000	0,000	0,000
	Výpravčí vnější	5,526	5,526	0,000	0,000	0,000	0,000
	Výpravčí DOZ	5,526	5,526	0,000	0,000	0,000	0,000
	Operátor železniční dopravy	3,609	3,609	0,000	0,000	0,000	0,000
	Staniční dozorce	4,774	4,774	5,526	5,526	5,526	5,526
Ml. Bol.-Debř	Výpravčí	5,448	5,448	0,000	0,000	5,448	5,448
Bakov nJ	Výpravčí hlavní	5,526	5,526	0,000	0,000	5,526	5,526
	Výpravčí vnější	2,706	2,706	0,000	0,000	0,000	0,000
	Signalista	10,976	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zálučí	Signalista	5,452	5,452	0,000	0,000	0,000	0,000
Mn. Hradiště	Výpravčí	5,488	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
Loukov u MnHr	Výpravčí	5,488	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
	Výhybkář	5,452	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Příšovice	Výpravčí	5,488	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
Veleliby	Výpravčí	5,446	5,446	0,000	0,000	0,000	0,000
Čachovice	Výpravčí	5,446	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Dobrovice	Staniční dozorce	2,320	2,320	0,000	0,000	0,000	0,000
Ml. Bol. předm.	Signalista	0,000	0,000	5,526	5,526	5,526	5,526
RDP Ml. Bol.	Traťový dispečer	0,000	0,000	16,578	16,578	16,578	11,052
	Operátor železniční dopravy	0,000	0,000	16,578	16,578	11,052	5,526
Celkem		130,810	81,988	44,208	44,208	66,160	68,733
Úspora				37,780	37,780	15,828	13,255

V úseku Turnov – Liberec (mimo) se v projektových variantách C1 a C2el uvažuje z dálkovým ovládáním z RDP Liberec s dvěma pracovišti traťového dispečera a s jedním (trvale neobsazeným)

pracovištěm pohotovostního výpravčího ve stanici Turnov. V ostatních projektových variantách zůstanou stanice ovládány místně výpravčími shodně s variantou Bez projektu.

Dopravna	Profese	Personální potřeba					
		Souč. stav	Bez projektu	C1	C2el	Ceko	Deko
Turnov	Výpravčí hlavní	5,526	5,526	0,000	0,000	5,526	5,526
	Výpravčí vedlejší	3,760	3,760	0,000	0,000	3,760	3,760
	Operátor železniční dopravy	4,642	4,642	0,000	0,000	4,642	4,642
	Signalista	15,940	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Výhybkář	3,481	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sychrov	Výpravčí	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Hodkovice nM	Výpravčí	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Rychnov u JnN	Výpravčí	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Jeřmanice	Výpravčí	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
RDP Liberec	Traťový dispečer	0,000	0,000	11,052	11,052	0,000	0,000
Celkem		52,521	33,100	11,052	11,052	33,100	33,100
Úspora				22,048	22,048	0,000	0,000

V následující tabulce je uvedena souhrnná personální potřeba ve všech řešených dopravních pro jednotlivé varianty. Nejvyšší úspory vykazují varianty C1 a C2el, což je důsledkem rozsahu technického řešení v celé délce tratí. Nejmenší úspory vykazují varianty Ceko a Deko, neboť nezahrnují technické řešení úseků Mladá Boleslav – Turnov, příp. Všetaty – Mladá Boleslav.

Dopravna	Personální potřeba					
	Souč. stav	Bez projektu	C1	C2el	Ceko	Deko
Praha-Satalice	14,362	4,812	0,000	0,000	0,000	0,000
Praha-Čakovice	4,812	4,812	0,000	0,000	0,000	0,000
Měšice u Prahy	5,962	5,962	0,000	0,000	0,000	0,000
Neratovice	27,916	12,052	5,526	5,526	5,526	5,526
Byšice	13,705	4,619	0,000	0,000	0,000	4,619
Kropáčova Vrutice	13,474	4,516	0,000	0,000	0,000	4,516
Chotětov	13,394	4,490	0,000	0,000	0,000	4,490
Mladá Boleslav hl. n.	24,961	24,961	5,526	5,526	5,526	5,526
Mladá Boleslav-Debr	5,448	5,448	0,000	0,000	5,448	5,448
Bakov nad Jizerou	19,208	8,232	0,000	0,000	5,526	5,526
Záluží	5,452	5,452	0,000	0,000	0,000	0,000
Mnichov Hradiště	5,488	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
Loukov u Mnichova Hradiště	10,940	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
Příšovice	5,488	5,488	0,000	0,000	5,488	5,488
Veleliby	5,446	5,446	0,000	0,000	0,000	0,000
Čachovice	5,446	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Dobruška	2,320	2,320	0,000	0,000	0,000	0,000

Mladá Boleslav předměstí	0,000	0,000	5,526	5,526	5,526	5,526
Turnov	33,349	13,928	0,000	0,000	13,928	13,928
Sychrov	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Hodkovice nad Mohelkou	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Rychnov u Jabl. nad Nisou	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
Jeřmanice	4,793	4,793	0,000	0,000	4,793	4,793
CDP Praha	0,000	0,000	11,052	11,052	11,052	11,052
RDP Mladá Boleslav	0,000	0,000	33,156	33,156	27,630	16,578
RDP Liberec	0,000	0,000	11,052	11,052	0,000	0,000
Celkem	236,383	142,726	71,838	71,838	115,838	118,411
Úspora			70,888	70,888	26,888	24,315