



Název akce	Rekonstrukce ŽST Most	
Druh dokumentace	Záměr projektu	
Část	K.1 – Provozní a dopravní technologie	04/2020
Objednatel	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Zhotovitel	společník 1 „SP + SEU_ŽST Most_ZP“ SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	 SUDOP PRAHA a.s.
	společník 2 „SP + SEU_ŽST Most_ZP“ SUDOP EU a.s. Olšanská 1a 130 00 Praha 3 – Žižkov	
Číslo smlouvy	Objednatele: E618-S-4367/2018/Svj	Zhotovitele: 18-344.205
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Matěj Mareš	Mareš v.r.
Zpracovali	Ing. Jan Novák Ing. Norbert Mondek	
Kontroloval	Ing. Pavla Štěpánová	Štěpánová v.r.

OBSAH

1	ZADÁNÍ A ÚČEL DÍLA	5
1.1	POUŽITÉ PODKLADY	5
1.2	ROZSAH STAVBY	5
1.3	CÍLE STAVBY	5
2	POPIS A VYHODNOCENÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	6
2.1	SOUČASNÝ STAV	6
2.2	PROJEKTOVÝ STAV	8
3	ROZSAH DOPRAVY	9
3.1	ROZSAH OSOBNÍ DOPRAVY – VÝCHOZÍ STAV	9
3.2	ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY – VÝCHOZÍ STAV	10
3.3	ROZSAH OSOBNÍ DOPRAVY – VÝHLEDOVÝ STAV	13
3.4	ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY – VÝHLEDOVÝ STAV	14
4	JÍZDNÍ (CESTOVNÍ) DOBY	17
5	PERSONÁLNÍ POTŘEBA A OBRATY CESTUJÍCÍCH	18
5.1	PERSONÁLNÍ POTŘEBA V JEDNOTLIVÝCH ŽST	18
5.2	OBRATY CESTUJÍCÍCH V ŽST MOST	18
	SEZNAM PŘÍLOH.....	19

SEZNAM TABULEK

TABULKA 2.1 – NÁSTUPIŠTĚ V ŽST MOST.....	7
TABULKA 2.2 – DOPRAVNÍ KOLEJE V ŽST MOST.....	7
TABULKA 3.1 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY (VÝCHOZÍ STAV) [POČET VLAKŮ ZA 24 H V SUDÉM/LICHÉM SMĚRU]	10
TABULKA 3.2 – SOUHRN VÝCHOZÍHO ROZSAHU DOPRAVY	12
TABULKA 3.3 – PLÁN OBSAZENÍ KOLEJÍ ŽST MOST	14
TABULKA 3.4 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY (VÝHLEDOVÝ STAV) [POČET VLAKŮ ZA 24 H]	15
TABULKA 3.5 – ROZSAH NÁKLADNÍ DOPRAVY (VÝHLEDOVÝ STAV) [POČET VLAKŮ ZA 24 H]	15
TABULKA 3.6 – SOUHRN VÝHLEDOVÉHO ROZSAHU DOPRAVY.....	16
TABULKA 4.1 – JÍZDNÍ DOBY VE VÝCHOZÍM A VÝHLEDOVÉM STAVU PRO SMĚR BÍLINA – MOST – TŘEBUŠICE [MIN]	17
TABULKA 4.2 – JÍZDNÍ DOBY VE VÝCHOZÍM A VÝHLEDOVÉM STAVU PRO SMĚR TŘEBUŠICE – MOST – BÍLINA [MIN]	17

SEZNAM ZKRATEK

AVV	automatické vedení vlaku
CDP	centrální dispečerské pracoviště
DKV	depo kolejových vozidel
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro žel. aplikace
GVD	grafikon vlakové dopravy
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
Nex, Pn, Mn	druhové zkratky nákladních vlaků (expresní, průběžný, manipulační)
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
RDP	regionální dispečerské pracoviště
SJŘ	sešitový jízdní řád
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty a.s.
TEN-T	transevropská dopravní síť
TRS	tuzemský systém bezdrátové komunikace
TTP	tabulky traťových poměrů
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

1 ZADÁNÍ A ÚČEL DÍLA

Předložená provozní a dopravní technologie je součástí dokumentace „Rekonstrukce ŽST Most“. Obsahuje popis a zhodnocení současného stavu, popisuje stav po realizaci a jeho přínosy.

1.1 Použité podklady

Závazné podklady jsou:

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

Ostatními podklady jsou:

- pomůcky grafikonu pro období platnosti 2018/2019;
- tabulky traťových poměrů;
- základní dopravní dokumentace (staniční řád, jeho přílohy a přípojové provozní řady);
- ostatní informace a vyjádření získané během zpracování od SŽDC, jednotlivých provozovatelů železniční dopravy, objednavatelů osobní dopravy a jiných relevantních subjektů.

1.2 Rozsah stavby

Začátek stavby: km 45,574 (km 47,728 pro odbočku Most n.n.)

Konec stavby: km 47,378 (km 125,294 pro odbočku Most n.n.)

1.3 Cíle stavby

Hlavním cílem stavby je zejména zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy a zajištění splnění požadavků platné legislativy.

2 POPIS A VYHODNOCENÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

2.1 Současný stav

Železniční stanice Most leží:

- v km 46,280 celostátní dráhy dvoukolejné trati Ústí nad Labem hl. n. – Kadaň-Prunéřov,
- v km 121,780 celostátní dráhy jednokolejné trati Žatec západ – Most,
- v km 0,000 celostátní dráhy jednokolejné trati Most – Most nové nádraží.

Je stanicí přednostního směru:

- pro druhou traťovou kolej směr Třebušice,
- pro první traťovou kolej směr odb. České Zlatníky,
- pro traťovou kolej směr Most nové nádraží.

Je stanicí odbočnou pro trať Žatec západ – Most a odbočnou pro trať Most – Most nové nádraží.

Stanice je obsazena výpravním a výpravním vnější služby. Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být pojížděny rychlostí 40 km/h. Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 47.

V ŽST Most jsou zaústěny následující vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 3309 „DKV Plzeň, PJ Rakovník, PP Most“ je zaústěna do celostátní dráhy Most – Chomutov v železniční stanici Most výhybkou č. 27. Vlečka začíná koncovým stykem výhybky č. 27 v km 46,829,
- Účelové kolejiště OSPD – SEE, OTV Most je zaústěno do dráhy celostátní v ŽST Most výhybkou č. 17,
- Účelové kolejiště OSPD – ST Most, STO Most zahrnuje koleje č. 12a, 14, 14a, 16, 18, 20. Kolejiště je zaústěno do dráhy celostátní v ŽST Most výhybkou č. T2 v koleji č. 12R.

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením cestového systému blokového provedení AŽD 71 s číslicovou volbou.

Ve stanici se nacházejí dvě pomocná stavědla:

- PSt 1 k obsluze výhybek č. 24, 25, 26,
- PSt 2 k obsluze výhybek č. 27, 28 a výkolejek Vk3 a Vk4.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích:

- Prostorový oddíl odbočka České Zlatníky – Most je v obou TK vybaven TZZ 3. kategorie, tříznakovým obousměrným automatickým blokem typu AB3-74,
- Mezistaniční úsek Most – Třebušice je v obou TK vybaven TZZ 3. kategorie, tříznakovým obousměrným automatickým blokem typu AB3-74,
Mezistaniční úsek Most – Most nové nádraží je vybaven TZZ 3. kategorie typu „Traťový souhlas z AB 3-74 obousměrný“,
- mezistaniční úsek Most – Obrnice je vybaven TZZ 3. kategorie typu „Traťový souhlas z AB 3-74 obousměrný“.

ŽST Most je vybavena nástupišti, jejichž parametry jsou uvedeny v následující tabulce. Přístup na nástupiště je podchodem.

Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
IA	11	300	Vnější	100
I	9	300	Jazykové	275
IB	13	300	Jazykové	155
II	3/7	300	Ostrovní	300
III	1/2	300	Ostrovní	300
IV	4/8	300	Ostrovní	300

Tabulka 2.1 – Nástupiště v ŽST Most

Přehled rozsahu a parametrů (označení, užitečná délka, rychlost a použití koleje) jednotlivých dopravních kolejí v ŽST Most představuje následující tabulka.

Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km/h]	Účel, použití koleje
1	1 025	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	979	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	429	traťová/40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce, 3 + 3a 970 m
3a	465	traťová/40	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce
4	968	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	825	60/ 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	370	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8a	454	40	Pokračování koleje č. 8, TV v celé délce, 8 + 8a 913 m
9	738	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9a	346	40	Pokračování koleje č. 9, TV v celé délce
10	913	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	75	40	Vjezdová, odjezdová, kusá, TV v celé délce
13	181	40	Vjezdová, odjezdová, kusá, TV v celé délce
13a	193	40	Pokračování koleje č. 13, TV v celé délce
13c	20	40	Pokračování koleje č. 13, TV v celé délce
101	965	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102	967	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
104	969	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Tabulka 2.2 – Dopravní koleje v ŽST Most

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na bílinském zhlaví a rychlost za lomítkem na chomutovském zhlaví.

2.2 Projektový stav

Hlavní náplní Záměru projektu je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.

Kolejové řešení dopraven je navrženo s ohledem na zásady dle dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopraven“. V mezistaničním úseku Most – Most n.n. je navrženo nové TZZ 3. kategorie.

Součástí přílohové části této dokumentace je schéma ŽST Most v projektovém stavu. V rámci kolejiště jsou navrhovány úpravy, který reflektují výhledové požadavky na provoz. U kusých kolejí je navržena jejich částečná redukce. Zachování je uvažováno u skupiny kolejí s novým označením 13, 15 a 17, které budou sloužit k odstavování souprav osobní dopravy. U kusých kolejí 5 a 6 je taktéž uvažováno s krátkodobým odstavováním vlakových náležitostí. Uspořádání (zapojení) těchto kolejí je zvoleno tak, aby SK 6 sloužila primárně pro sudou kolejovou skupinu a SK 5 pro lichou kolejovou skupinu.

U všech výhybek, které se nacházejí v dopravních kolejích, je uvažováno s umístěním EOv.

Nástupní hrany jsou v projektovém stavu navrženy délky 250 m u ostrovních nástupišť, u nástupiště I pro kusou SK 13 je navržena délka 100 m, pro SK 9 je to 210 m a u nástupiště Ia, které bude sloužit pro kusou SK 11, je navržena délka 80 m. Výška nástupní hrany je u všech nástupišť 550 mm nad TK. Pro případné napojení ŽST Most na VRT v horizontu převyšujícím horizont výhledového stavu je doporučeno ponechat prostorovou rezervu pro prodloužení ostrovních nástupišť na délku 400 m.

3 ROZSAH DOPRAVY

Následující kapitola představuje přehled rozsahu osobní a nákladní dopravy v současném i výhledovém stavu.

3.1 Rozsah osobní dopravy – výchozí stav

Rozsah osobní dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2018/2019 ve stavu beze změn.

Objednatelem vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, objednatelem vlaků regionální dopravy je Ústecký kraj. Všechny vlaky na území Ústeckého kraje jsou integrovány v rámci DÚK.

Linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb je provozována celodenně v intervalu 120 min. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce.

Poloha linky R5 je determinována linkou expresního segmentu Ex3 Praha – Ústí nad Labem – Německo, se kterou je linka R5 v úseku Praha – Ústí nad Labem vzájemně proložena do výsledného intervalu 60 min. Maximální délka vlaku 200 m pak vychází z délky nástupiště č. 2 u koleje č. 5 v ŽST Ústí nad Labem hl.n. Ta je jedinou společnou kolejí ve směru Praha a Cheb. Dochází zde k přepřahu lokomotiv (úvratňová jízda, změna trakce na trati Ústí nad Labem – Cheb).

Vlaky linky R5 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 193 (Praha – Ústí nad Labem) a 362 (Ústí nad Labem – Cheb) a pěti až šesti vozy klasické stavby.

Linka R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most je provozována celodenně v intervalu 120 min s vynechaným párem spojů v dopoledních hodinách. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce.

Objednatelem čtyř párů spojů (plus nedělního) je Ministerstvo dopravy, další spoje jsou v gesci krajů. Všechny vlaky jsou provozovány dopravcem GW Train Regio a.s. Vlaky linky jsou tvořeny jednotkou 628 (vybrané spoje v pátek a v neděli zdvojené).

Linka U51 Ústí nad Labem – Most – Chomutov je provozována v ranní špičce v intervalu 120 min směrem do Ústí nad Labem a v odpolední špičce směrem z Ústí nad Labem. Jeden pár vlaků pokračuje až do ŽST Cheb. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce. Vyjma toho jsou vybrané vlaky provozovány v noční době s čtenějšími místy zastavení.

Linka Sp doplňuje linku R5 na výsledný interval 60 min v silnějším směru dle denní doby.

Vlaky linky Sp jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 162 a několika vozy klasické stavby.

Linka U1 + U51 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov (– Kadaň-Prunéřov) je provozována celodenně v intervalu 60 min, v úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách pak v ranní a odpolední špičce v intervalu 30 min, v úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov v intervalu 120 min. ŽST Třebušice a Kyjice jsou obsluhovány jen účelově v ranní a odpolední době.

Vlaky linky U1 + U51 jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

Linka U10 Most – Lovosice – Litoměřice horní nádraží je provozována v intervalu 60/120 min.

Vlaky linky U10 jsou vedeny motorovým vozem ř. 840.

Linka U12 Osek – Most – Rakovník je provozována v intervalu 60/120 min, v úseku Most – Osek pouze v pracovní dny. Vlaky jsou vedeny jednotkou ř. 814 Regionova.

Linka U13 Most – Postoloprty – Žatec je provozována v intervalu 60/120 min. Vlaky jsou vedeny jednotkou ř. 814 Regionova.

Linka U25 Most – Osek – Moldava v Krušných horách je provozována v rozsahu 4 párů vlaků denně v rámci letní turistické sezóny, mimo toto období je linka v provozu během víkendových dnů. Vlaky jsou vedeny jednotkou ř. 844 RegioShark.

3.2 Rozsah nákladní dopravy – výchozí stav

Rozsah nákladní dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době před zpracováním dokumentace, tj. GVD 2016/2017 ve stavu beze změn platný od 11. prosince 2016. Je to z důvodu toho, že vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce a možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, a jejich roční rozsah je známý jen zpětně. Na základě dostupných podkladů z datových skladů byl určen rozsah nákladní dopravy, zahrnující jak vlaky pravidelné, tak i vlaky jedoucí v režimu ad-hoc, a to v jednotlivých úsecích, dnech a směrech.

Obsluha vlaky Mn je přímo ovlivněna technologií provozu vlaků Mn dopravce ČD Cargo a četností obsluhy jednotlivých ŽST.

Přehled rozsahu nákladní dopravy ve výchozím stavu pro trať 504 představuje následující tabulka.

Úsek	Druh	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Odbočka České Zlatníky – Most	Nex	5/6	7/7	8/7	8/7	8/6	8/6	7/6
	Pn	12/22	15/24	19/24	17/23	16/23	13/22	14/22
	Mn	5/2	3/2	3/2	2/2	3/2	2/2	3/2
Most – Třebušice	Nex	1/2	2/3	2/3	3/3	3/3	3/2	3/3
	Pn	10/11	12/11	12/13	12/11	12/11	9/9	11/11
	Mn	2/2	3/3	2/3	3/2	2/3	3/2	1/1

Tabulka 3.1 – Rozsah nákladní dopravy (výchozí stav) [počet vlaků za 24 h v sudém/lichém směru]

Ze zjištěného počtů vlaků nákladní dopravy je patrné, že většina přepravy je rozložena rovnoměrně do celého týdne. Provoz na trati je však výrazně ovlivněn přepravou energetického uhlí, z toho důvodu je patrná absence větších špiček či sedel nákladní dopravy a rozsah dopravy je v podstatě rovnoměrný. Sezónnost dodávek uhlí do elektráren a tepláren však způsobuje poklesy přeprav v letních měsících a nárůsty přeprav v zimních, extrémně chladných obdobích.

Typová vlaková souprava pro vlaky kategorie Nex a Pn má parametry – normativ hmotnosti S 1 100 t, délka soupravy 500 m a hnací vozidlo řady 363. Parametry soupravy manipulačního vlaku jsou –normativ hmotnosti S 650/1 500 t a délka soupravy 400/500 m. Mn vlaky jsou vedeny lokomotivou řady 742.

Rozsah nákladní dopravy na navazujících mezistaničních úsecích:

- Most – Most n. n. – 35 vlaků/den,
- Most – Obrnice – 5 vlaků/den.

úsek	druh	popis	délka m	kotouč. brzdy	V max	noc	den	celkem	relace
ŽST Most traťová rychlost 80 km/h	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	1	16	17	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	3	3	6	
	Os	motorová jednotka 814+914	28	0%	80	9	49	58	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	9	32	41	
	Sv	lokomotiva ř. 363/mot. vůz + vozy	50	25%	120/80	2	11	13	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	8	16	24	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	5	14	19	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	250	0%	80	2	5	7	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	1	3	4	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	3	8	11	
									Ze/ve směru Obrnice a Blina
Most – Třebušice traťová rychlost 100 km/h	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	1	16	17	
	R	motorová jednotka 845	56	100%	120	1	14	15	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	2	4	6	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	
	Sv	lokomotiva ř. 363/mot. vůz + vozy	50	25%	120/80	0	1	1	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	4	7	11	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	3	7	10	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
									Koridor Most – Třebušice
Most – Most nové nádraží traťová rychlost 50 km/h	Os	motorová jednotka 814+914	28	0%	80	2	18	20	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	4	9	13	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	2	7	9	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	235	0%	80	2	5	7	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	2	2	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	2	5	7	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	20%	100	1	3	4	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	180	0%	80	1	2	3	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	2	3	
									Kolej Most nové nádraží – Třebušice
Most nové nádraží – Třebušice traťová rychlost 50 km/h	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	20%	100	1	3	4	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	180	0%	80	1	2	3	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	2	3	
	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	1	16	17	
	R	motorová jednotka 845	56	100%	120	1	14	15	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	2	4	6	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	
	Sv	lokomotiva ř. 363/mot. vůz + vozy	63	25%	120/80	0	1	1	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	3	7	10	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	1	3	4	
Třebušice - Kyjice traťová rychlost 120 km/h	Mn	lokomotiva ř. 363 + 800 t	180	0%	80	1	1	2	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	1	16	17	
	R	motorová jednotka 845	56	100%	120	1	14	15	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	2	4	6	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	
	Sv	lokomotiva ř. 363/mot. vůz + vozy	63	25%	120/80	0	1	1	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	3	7	10	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	1	3	4	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	180	0%	80	1	1	2	
Koridor Třebušice – Kyjice	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	1	16	17	
	R	motorová jednotka 845	56	100%	120	1	14	15	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	2	4	6	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	
	Sv	lokomotiva ř. 363/mot. vůz + vozy	63	25%	120/80	0	1	1	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1000 t	350	15%	100	3	7	10	
	Nex	lokomotiva ř. 363 + 800 t	450	35%	100	1	3	4	
	Mn	lokomotiva ř. 742 + 500 t	180	0%	80	1	1	2	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	

Tabulka 3.2 – Souhrn výchozího rozsahu dopravy

3.3 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav

Písemně byli osloveni objednatelé dopravy, tj. Ministerstvo dopravy ČR, Ústecký kraj, kteří poskytli svá stanoviska a požadavky k výhledové dopravě.

Linka R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb bude provozována celodenně v intervalu 120 min, ve střednědobém výhledu je předpoklad posílit linku o 1 pár vlaků. V předmětném úseku nezastavuje v žádné stanici ani zastávce. Všech devět párů vlaků bude vedeno v celém provozním úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb.

Všech devět párů vlaků bude vedeno v celém provozním úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb.

Poloha linky R15 je determinována linkou expresního segmentu Ex5 Praha – Ústí nad Labem – Německo, se kterou je linka R15 v úseku Praha – Ústí nad Labem vzájemně proložena do výsledného intervalu 60 min. Maximální délka vlaku 200 m pak vychází z délky nástupiště č. 2 u koleje č. 5 v ŽST Ústí nad Labem hl.n.

Časová poloha linky je stabilní. V případě doplnění spojek v ŽST Ústí nad Labem hl.n. obvod osobní nádraží bude pouze zvýšena stabilita provozního modelu, časový posun linky v řádu minut je možný podle linky Ex5. Pro účely této studie je uvažováno v rámci uzlu Ústí nad Labem s dnešní polohou linky.

Stanovisko ministerstva dopravy ČR je, že do roku 2030 bude zachována stávající vozba s lokomotivou a vozy. Bude docházet jen k dílčí obnově, která umožní růst kvality služby a bude respektovat technické možnosti infrastruktury. Výhledově je proto možné předpokládat soupravu ve složení lokomotiva řady 193 (či jiná adekvátní lokomotiva, která může využít rychlosti 160 km/h v úseku Praha – Ústí nad Labem) a pět až sedm vozů klasické stavby pro rychlost v130. Alternativou může být i jednotka řady 660 InterPanter či obdobného typu (pravděpodobně v sedmivozovém provedení, aby vyhovovala ve výhledu i kapacitně).

Linka R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most bude provozována celodenně v intervalu 120 min obdobně se dnešním stavem, lze předpokládat nasazení vynechaného spoje na pravidelný takt.

U linky **U51 Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří** uvažuje Ústecký kraj její výhledové rozšíření na interval 120 min celodenně.

Linka U1 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Kadaň bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována celodenně v intervalu 60 min. Její prodloužení z Mostu, resp. Kadaně-Prunéřova do Kadaně je podmíněno elektrizací trati Kadaň-Prunéřov – Kadaň, se kterým se v rámci studie počítá jako s výchozím předpokladem.

Linka U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina – Most má dle vyjádření Ústeckého kraje potenciál stát se páteřní linkou kraje. Výhledově bude provozována v celodenním intervalu 60 min. Vlaky budou zastavovat ve všech ŽST a zastávkách.

Linka U10 Most – Lovosice – Litoměřice horní nádraží bude i nadále provozována v intervalu 60/120 min.

Linka U12 Osek – Most – Rakovník bude i nadále provozována v intervalu 60/120 min, v úseku Most – Osek pouze v pracovní dny.

Linka U13 Most – Postoloprty – Žatec bude i nadále provozována v intervalu 60/120 min. Dle stanoviska objednavatele dojde v rámci této linky v následujících nasazení nových vlakových náležitostí.

Směr	Ústí nad Labem – Cheb				Cheb – Ústí nad Labem				
Úsek	Nex	Pn	Mn	Lv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem
Bílina – Most	8	11	2	5	8	11	2	4	51
Most – Třebušice	4	5	–	2	4	5	–	2	22
Most – Most nové nádraží	4	6	4	4	4	6	4	3	35
Most n. n. – Třebušice	–	2	1	2	–	1	2	2	10

Tabulka 3.4 – Rozsah nákladní dopravy (výhledový stav) [počet vlaků za 24 h]

Pro zpracování dopravní technologie je rozsah nákladní dopravy mírně vyšší. Tento počet vychází z maximální variace počtu vlaků za den a je použitý jako průkaz dostatečné propustnosti traťového úseku. Přehled výhledového rozsahu nákladní dopravy pro dopravní technologii uvádí následující tabulka 3.5.

Směr	Ústí nad Labem – Cheb				Cheb – Ústí nad Labem				
Úsek	Nex	Pn	Mn	Lv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem
Bílina – Most	10	14	3	5	10	14	3	5	64
Most – Třebušice	5	7	–	3	5	7	–	3	30
Most – Most nové nádraží	5	7	5	5	5	7	5	4	43
Most n. n. – Třebušice	–	3	3	3	–	3	3	3	18

Tabulka 3.5 – Rozsah nákladní dopravy (výhledový stav) [počet vlaků za 24 h]

Pro vyšší atraktivitu trati bude významná elektrizace trati na německé straně z Norimberku do Chebu. Snížení provozních nákladů vlaků v úseku Most – Nürnberg a zpět pro stav celé relace v elektrické trakci v porovnání se současným stavem kombinace elektrické a dieselové trakce s přepřahem v Chebu vychází na 39–50 %, což bude mít významný pozitivní vliv pro přesun přeprav ze silniční dopravy na železniční dopravu.

Dosažení maxima kapacity v PPS Děčín/Bad Schandau bude důvodem přesměrování nárůstu přeprav z pravobřežní trati, zejména ve směru Porúří, Benelux na PPS Cheb, resp. PPS Vojtanov, a nových přeprav z terminálů KD Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník. Tento počet je odhadován na 3 páry do roku 2020, 10 párů do roku 2025, až 20 párů denně do doby zprovoznění česko-saského tunelu a minimálně 10 párů vlaků po zprovoznění česko-saského tunelu. Délka těchto vlaků bude dosahovat až 740 m.

Typové soupravy byly stanoveny pro vlaky:

- Nex dlouhý: HV řady 1116, délka vlaku 740 m, hmotnostní normativ S 1600 t.
- Nex, Pn: HV řady 363, délka vlaku 500 m, hmotnostní normativ S 1450 t.

V rámci přípojných tratí je možné uvažovat s mírným nárůstem rozsahu vlaků nákladní dopravy.

úsek	druh	popis	délka m	kotouč. brzdy	V max	noc	den	celkem	relace
ŽST Most traťová rychlost 100 km/h	R	lokomotiva ř. 193 + 7 × vůz Bmz	210	100%	160	2	18	20	Ze/ve směru Obrnice a Blína
	Sp	elektrická jednotka 640 RegioPanter	80	100%	160	1	15	16	
	Os	motorová jednotka 844 RegioShark	45	100%	120	10	50	60	
	Os	elektrická jednotka 640 RegioPanter	55	100%	160	18	48	66	
	Sv	jednotka 640/844	50	100%	160/120	1	9	10	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1200 t	400	25%	100	6	16	22	
	Nex	lokomotiva ř. 383 + 1000 t	500	50%	100	3	13	16	
	Mn	lokomotiva ř. 742.7 + 600 t	200	10%	80	2	6	8	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	1	3	4	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	2	7	9	
	R	lokomotiva ř. 193 + 7 × vůz Bmz	210	100%	160	2	18	20	
	R	motorová jednotka 844 RegioShark	56	100%	120	1	15	16	
	Sp	elektrická jednotka 640 RegioPanter	80	100%	160	1	15	16	
Most – Třebošice traťová rychlost 110 km/h	Os	elektrická jednotka 640 RegioPanter	55	100%	160	4	32	36	Koridor Most – Třebošice
	Sv	jednotka 640/844	50	100%	160/120	0	2	2	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1200 t	400	25%	100	3	7	10	
	Nex	lokomotiva ř. 383 + 1000 t	500	50%	100	2	6	8	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
	Os	motorová jednotka 844 RegioShark	45	100%	120	2	18	20	
	Sv	jednotka 844	45	100%	120	2	5	7	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1200 t	400	25%	100	3	9	12	
	Nex	lokomotiva ř. 383 + 1000 t	500	50%	100	1	7	8	
	Mn	lokomotiva ř. 742.7 + 600 t	200	10%	80	2	6	8	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	2	2	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	2	5	7	
Most nové nádraží – Třebošice traťová rychlost 60 km/h	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1200 t	400	25%	100	1	2	3	Kolej Most nové nádraží – Třebošice
	Mn	lokomotiva ř. 742.7 + 500 t	180	10%	80	1	2	3	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	2	18	20	
Třebošice - Kyjice traťová rychlost 120 km/h	R	motorová jednotka 844 RegioShark	56	100%	120	1	15	16	Koridor Třebošice – Kyjice
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	1	15	16	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	
	Sv	jednotka 640/844	50	100%	160/120	0	2	2	
	Pn	lokomotiva ř. 363 + 1200 t	400	25%	100	2	6	8	
	Nex	lokomotiva ř. 383 + 1000 t	500	50%	100	1	5	6	
	Mn	lokomotiva ř. 742.7 + 600 t	200	10%	80	1	1	2	
	Služ	vozidlo SŽDC	50	0%	80	0	1	1	
	Lv	lokomotiva	20	50%	100	1	3	4	
	R	lokomotiva ř. 363 + 5 × vůz Bmz	150	100%	120	2	18	20	
	R	motorová jednotka 844 RegioShark	56	100%	120	1	15	16	
	Sp	lokomotiva ř. 363 + 4 × vůz Bdtmee	110	100%	120	1	15	16	
	Os	lokomotiva ř. 363 + 3 × vůz Bdt	85	50%	120	4	32	36	

Tabulka 3.6 – Souhrn výhledového rozsahu dopravy

4 JÍZDNÍ (CESTOVNÍ) DOBY

Jízdní doby byly vypočteny pro výchozí a výhledový rychlostní a směrový profil tratě. Samotný výpočet byl proveden v programu SP Dynamika (v. 3.4), přičemž vstupní parametry výpočtu vycházely z jednotlivých typizovaných vlakových souprav pro každou kategorii vlaků.

Jízdní doby ve výchozím a výhledovém stavu jsou totožné, rekonstrukce ŽST Most na ně nemá vliv. Jízdní doby jsou uvedeny v tabulkách 4.1 a 4.2.

Úsek	R	Os	Nex/Pn	Mn
Bílina – Most	9,5	10	11	14,5
Obrnice – Most	–	4,5	6,5	7
Most – Třebušice	3,5	3,5	4	6,5
Most – Most nové nádraží	–	4	6	7
Most n. n. – Třebušice	–	–	6	7

Tabulka 4.1 – Jízdní doby ve výchozím a výhledovém stavu pro směr Bílina – Most – Třebušice [min]

Úsek	R	Os	Nex/Pn	Mn
Most – Bílina	9,5	10	10	13,5
Most – Obrnice	–	4,5	5,5	6
Třebušice – Most	3,5	3,5	4	6,5
Most nové nádraží – Most	–	4	7	8
Třebušice – Most n. n.	–	–	6	7

Tabulka 4.2 – Jízdní doby ve výchozím a výhledovém stavu pro směr Třebušice – Most – Bílina [min]

5 PERSONÁLNÍ POTŘEBA A OBRATY CESTUJÍCÍCH

5.1 Personální potřeba v jednotlivých ŽST

V současném stavu je provoz na trati řízen místně z jednotlivých stanic, ŽST Most Stanice je obsazena výpravčím a výpravčím vnější služby. Tento stav bude zachován i po realizaci stavby. Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude následně řešena samostatnou stavbou.

5.2 Obraty cestujících v ŽST Most

V rámci zpracování profese provozní a dopravní technologie byly předány současné a výhledové frekvence cestujících pro ostatní zpracovatele jednotlivých profesí.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha K.1.1: Schéma ŽST Most – výchozí stav

Příloha K.1.2: Schéma ŽST Most – výhledový stav

ŽST Most
km 46,280



 dopravní kolej
 manipulační kolej
 vlečka

K.1.1

Rekonstrukce ŽST Most

ŽST Most km 46,280

