






Jiná ověření:	Paré:		
Orientační schéma:	Razítko oprávněné osoby:		
Podpis: Datum:			
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	16.4.2024	Odevzdání dokumentace k připomínkovému řízení	Ing. Jan Lehnert
001	26.11.2024	Odevzdání dokumentace se zapracovanými připomínkami	Ing. Peter Lastovecký

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>	
Zástupce investora:	<b>[např. Stavební správa východ]</b>	
Adresa:	<b>[adresa pracoviště zástupce investora]</b>	

Zhotovitel díla:	<b>Valbek, spol. s r.o.</b>	 <b>Valbek</b>
Adresa:	V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10	
Kontakt:	T: +420 221 592 050 E: info@valbek.cz	
Zhotovitel částí/objektu:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	 <b>MCO</b> MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Jan Bušovský, Dr.</b>	Specialista: -

Název stavby/akce:	<b>Modernizace ŽST Rakovník</b>	Označení investora: <b>S631500849</b>
		Zakázka: <b>20PH61019</b>
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: <b>B.4</b>
Název objektu/dílní části:	<b>Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie</b>	Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílní části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Marek Peřina	Ing. Marek Peřina	Formáty: -
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Středočeský	viz textová část	viz textová část
		Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
		Smluvní datum zpracování: <b>26.11.2024</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 5 0 0 8 4 9	- P D P S	- - - B 4 -	- - - - - - - - -	- - - - -	- - - - -	- 0 0 1

Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

## Modernizace ŽST Rakovník

## OBSAH

<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>3</b>
<b>Seznam užitých zkratk .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Úvod .....</b>	<b>7</b>
1.1. Provozně technologické vyhodnocení stávajícího stavu .....	10
1.2. Přilehlé mezistaniční úseky .....	10
1.2.1. Základní údaje, zastávky .....	11
1.2.2. Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích .....	13
1.2.3. Přejezdy .....	13
1.2.4. Vlečky .....	15
1.2.5. Délka vlaků .....	16
1.3. Stávající rozsah dopravy .....	17
1.4. Železniční stanice Rakovník .....	20
1.4.1. Nedodržení průjezdného průřezu .....	23
1.4.2. Sklonové poměry kolejí .....	24
1.4.3. Seznam výhybek .....	24
1.4.4. Rychlosti .....	25
1.4.5. Nástupiště .....	26
1.4.6. Zabezpečovací zařízení .....	26
1.4.7. Styk drah .....	26
1.5. Technologie provozu .....	26
1.5.1. Osobní doprava .....	26
1.5.2. Nákladní doprava .....	27
1.6. Stávající personální potřeba .....	28
1.7. Stanovení typových souprav .....	29
1.8. Skutečné dopravní výkony v letech 2019 až 2021 .....	29
<b>2. Návrhový stav .....</b>	<b>30</b>
2.1. Přilehlé mezistaniční úseky .....	31
2.2. Rychlosti, sklonové poměry .....	32
2.3. Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích .....	33
2.4. Délka vlaků .....	33
2.5. Výhledový provoz – osobní doprava .....	34
2.6. Výhledový provoz – nákladní doprava .....	34

### Provozní a dopravní technologie

2.6.1.	Hmotnostní normativy .....	34
2.7.	<i>Železniční stanice Rakovník</i> .....	35
2.7.1.	Sklonové poměry kolejí .....	38
2.7.2.	Stavební připravenost pro osazení zabezpečovače ETCS .....	39
2.7.3.	Seznam výhybek .....	40
2.7.4.	Rychlosti .....	41
2.7.5.	Nástupiště .....	41
2.7.6.	Zabezpečovací zařízení .....	42
2.7.7.	Styk drah .....	42
2.7.8.	Informační systém .....	42
2.8.	<i>Technologie provozu</i> .....	42
2.8.1.	Osobní doprava .....	43
2.8.2.	Nákladní doprava .....	44
2.8.3.	Návrhové jízdní doby .....	44
2.9.	<i>Úspora cestovních dob</i> .....	46
2.10.	<i>Úspora zaměstnanců</i> .....	46
3.	<b>Závěr</b> .....	<b>47</b>
4.	<b>Seznam příloh</b> .....	<b>48</b>

## SEZNAM TABULEK

tab. č. 1: Základní charakteristické informace o dráze .....	8
tab. č. 2: Identifikační údaje stanice Rakovník.....	9
tab. č. 3: Údaje o železniční stanici dle UIC CODE 180.....	10
tab. č. 4: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník	12
tab. č. 5: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Lašovice .....	12
tab. č. 6: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Lubná .....	12
tab. č. 7: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Senomaty.....	12
tab. č. 8: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Chrástany .....	13
tab. č. 9: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	13
tab. č. 10: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	14
tab. č. 11: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	14
tab. č. 12: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	14
tab. č. 13: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	14
tab. č. 14: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav.....	15
tab. č. 15: Normativy délky vlaků .....	16
tab. č. 16: Normativy délky vlaků .....	16
tab. č. 17: Normativy délky vlaků .....	16
tab. č. 18: Normativy délky vlaků .....	16
tab. č. 19: Normativy délky vlaků .....	16
tab. č. 20: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	17
tab. č. 21: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	17
tab. č. 22: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	18
tab. č. 23: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	18
tab. č. 24: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	18
tab. č. 25: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	18
tab. č. 26: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	19
tab. č. 27: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	19
tab. č. 28: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	19
tab. č. 29: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	19
tab. č. 30: Seznam dopravních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů .....	20
tab. č. 31: Seznam manipulačních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů.....	21
tab. č. 32: Seznam odvrtných kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů .....	21
tab. č. 33: Seznam světelných návěstidel a jejich předvěstí.....	21
tab. č. 34: Seznam označků v obvodu stanice.....	23
tab. č. 35: Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor .....	23
tab. č. 36: Sklonové poměry kolejí ve stanici Rakovník.....	24
tab. č. 37: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran .....	24
tab. č. 38: Nástupiště ve stanici Rakovník .....	26
tab. č. 39: Přehled pravidelných nákladních vlaků v ŽST Rakovník.....	27
tab. č. 40: Přehled ložných manipulací v ŽST Rakovník v čase.....	28
tab. č. 41: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	28
tab. č. 42: Parametry typových souprav .....	29
tab. č. 43: Výhledové osazení ETCS na přilehlých traťových úsecích .....	31
tab. č. 44: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník .....	32
tab. č. 45: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Lašovice.....	32
tab. č. 46: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Lubná .....	32
tab. č. 47: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Senomaty .....	33
tab. č. 48: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Chrástany .....	33

### Provozní a dopravní technologie

tab. č. 49: Seznam dopravních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů .....	35
tab. č. 50: Seznam manipulačních kolejí v Rakovník a jejich parametrů .....	36
tab. č. 51: Popis návěstidel, návrhový stav .....	37
tab. č. 52: Seřadovací návěstidla a jejich umístění .....	38
tab. č. 53: Uvolňovací rychlosti v ŽST Rakovník .....	39
tab. č. 54: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran .....	40
tab. č. 55: Nástupiště ve stanici Rakovník .....	41
tab. č. 56: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	43
tab. č. 57: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	43
tab. č. 58: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	43
tab. č. 59: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	43
tab. č. 60: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	43
tab. č. 61: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	44
tab. č. 62: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	44
tab. č. 63: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	44
tab. č. 64: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka .....	44
tab. č. 65: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Lašovice .....	45
tab. č. 66: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Senomaty .....	45
tab. č. 67: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Chrástany .....	45
tab. č. 68: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů .....	46

## SEZNAM UŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
AČR	Armáda České republiky
BTS	Základnová stanice GSM-R (Base transceiver station)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
DK	Dopravní kancelář
DNO	Deska nouzové obsluhy
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘ	Dálkové řízení
DT	Dopravní technologie
DŽDC	Dispečer železniční dopravní cesty
ED	Elektrodispečer
EOV	Elektrický ohřev výhybek
ETCS	European Train Control Systems
ES	Elektronické stavědlo
Ex	Expresní vlak
EZS	Elektrická zabezpečovací signalizace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
GDS	Globální diagnostický systém
GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci pro železniční aplikace (Global system for mobile communications – railway)
HV	Hnací vozidlo
IAD	Individuální automobilová doprava
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
JZP ŽDC	Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty
KJŘ	Knižní jízdní řád
KP	Kolejové pole
JŘ	Jízdní řád
LS	Limited Supervision
Lv	Lokomotivní vlak
MD	Ministerstvo dopravy
Mn	Manipulační nákladní vlak
MŘ	Mimořádné řízení
NEx	Nákladní expresní vlak
NJŘ	Nákresný jízdní řád
O11	Odbor předpisů a technologie
O12	Odbor operativního řízení provozu
O13	Odbor traťového hospodářství
Odb	Odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství Správy železnic
Os	Osobní vlak
OZZD	Odborně způsobilý zaměstnanec dopravce
PMD	Posun mezi dopravami
Pn	Průběžný nákladní vlak

## Provozní a dopravní technologie

PN	Přivolávací návěst
PPV	Pracoviště pohotovostního výpravčího
R	Rychlík
RBC	Radio block central
Sp	Spěšný vlak
SP	Stavební postup
SŘ	Staniční řád
STS	Spínací traťová stanice
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TD	Traťový dispečer
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European transport networks)
TK	Temeno kolejnice
TM	Trakční měnírna
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TÚDÚ	Traťový úsek, definiční úsek
TV	Trakční vedení
TZ	Technická zpráva
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VC	Vlaková cesta
VCP	Vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou
VPP	Volný postranní prostor
výh.	Výhybka
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ŽST	Železniční stanice



## 1. ÚVOD

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní i osobní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu do prostor určených pro cestující veřejnost, zlepšení podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy.

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu:
  - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC
  - zajištěním bezbariérového přístupu na všechna nástupiště
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí
- splnění parametrů daných legislativou:
  - umožnění následného nasazení ETCS
  - splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015)
- zrychlení osobní dopravy zvýšením rychlosti ve staničních kolejích,
- snížení provozních nákladů infrastruktury na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu,

V prostoru řešeného projektu a jeho okolí byly provedeny investiční a stavební akce. Některé z nich souvisí nebo předchází stavbu „Modernizace ŽST Rakovník“. Příprava stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ využije jako podklad technické řešení nerealizované stavby „Rekonstrukce výhybek 24-32 v ŽST Rakovník“. Dále bude navazovat na realizované stavby v roce 2015 „Rekonstrukce mostu v km 42,785 trati Beroun — Rakovník“ a „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha — Kladno — Rakovník, v úseku Kladno (mimo) — Lužná — Rakovník (mimo), Varianta: Lužná (mimo) — Rakovník (mimo)“ (2016-2017) a „Rekonstrukce traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Lužná u Rakovníka — Rakovník“ (2016).

V tabulce č. 1 jsou přehledně uvedeny základní charakteristické informace o řešené dráze. V tabulce č. 2 jsou následně uvedeny identifikační údaje o ŽST Rakovník dle SR 70.

**tab. č. 1: Základní charakteristické informace o dráze**

Kategorie dráhy podle zákona č.266/1994 Sb.	celostátní (směr Lužná u Rakovníka), regionální ostatní zaštění trati
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6 F4 Rakovník – Beroun, Louny př. – Rakovník, Rakovník – Bečov n. T., Rakovník – Mladotice, P5 F3 Lužná u Rakovníka - Rakovník
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle prohlášení o dráze	341 00, 385 00, 191 00, 181 00, 183 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	520, 522, 528, 531
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	174, 120, 126, 161, 162
Číslo traťového a definičního úseku	0761 16 Lašovice – Rakovník km 36,276 – km 41,881 0761 I1 žs. Rakovník km 41,881 – km 42,971 0171 06 RKZ Rakovník – Rakovník km 4,716 – km 8,707 0762 02 Rakovník – TOS Rakovník km 0,650 – km 1 0391 02 Rakovník – Rakona km 0,650 – km 1,265
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	70 km/h
Trakční soustava	/
Počet traťových kolejí	1

tab. č. 2: Identifikační údaje stanice Rakovník

Evidenční číslo	760942
Tarifní název	Rakovník
Název 35	Rakovník
Název 20	Rakovník
Název 12	RAKOVNIK
Název 7	RAKOVNK
Název 3	RAK
Zkratka	RAK
Km poloha	42,321
Kvalifikátor	1
Kvalifikátor – popis	Stanice (z přepravního hlediska blíže neurčená)
Stav	1
Stav – popis	Aktivní
TUDU	0761I1
DDR	/
DDR – popis	/
OŘ	311001
OŘ Popis	Praha
PO	100024
PO – Popis	Beroun
Vlastník	Stát
Provozovatel	Správa železnic
Kraj	210 - Středočeský
Souřadnice JTSK Y	-791167,227
Souřadnice JTSK X	-1034836
Souřadnice GPS X	E13°44'09,735"
Souřadnice GPS Y	N50°05'56,424"

V tabulce č. 3 jsou uvedeny údaje o železniční stanici dle SM 122.

tab. č. 3: Údaje o železniční stanici dle UIC CODE 180	
Pořadí dle SM 122	124
SR 70	760942
Název SR 70	Rakovník
Kategorie dle UIC	C
Celková hodnota C	2,1
TEN-T	Ne
Druh TEN-T	Mimo
Oblastní ředitelství	Praha
Kraj	Středočeský
Kód kraje	STC
Frekvence cestujících	600 - 3999

### 1.1. Provozně technologické vyhodnocení stávajícího stavu

ŽST Rakovník se nachází v km:

- 9,188 jednokolejné celostátní trati Praha-Bubny (Lužná u Rakovníka) – Rakovník
- 42,321 jednokolejné regionální trati Rakovník – Beroun
- 0,000 jednokolejné regionální trati Louny – Rakovník
- 0,000 jednokolejné regionální trati Rakovník – Bečov nad Teplou
- 0,000 jednokolejné trati regionální Rakovník – Mladotice

ŽST Rakovník je stanicí:

- Přilehlá pro trať D3 Rakovník - Jesenice
- Řízenou místně
- Přidělenou PO Beroun, OSPD Praha a OSŘP Praha

Je stanicí přednostního směru do ŽST Lašovice. Sídlem přednosty PO je stanice Beroun. Stanice je obsazena výpravčím. Pracoviště výpravčího plní činnost ohlašovacího pracoviště MU pro ŽST Rakovník i pro dopravní D3 tratě Rakovník – Mladotice.

### 1.2. Přilehlé mezistaniční úseky

Ke stanici je přilehlých 5 mezistaničních úseků:

1. Rakovník – Lužná u Rakovníka, součást tratě Praha – Rakovník (označení 528B dle TTP, 120 dle knižního jízdního řádu)
2. Rakovník – Lašovice, součást tratě Beroun – Rakovník (označení 520E dle TTP, 174 dle knižního jízdního řádu)
3. Rakovník – Lubná, součást tratě Rakovník – Mladotice (označení 522A dle TTP, 162 dle knižního jízdního řádu)

### Provozní a dopravní technologie

4. Rakovník – Senomaty, součást tratě Rakovník – Bečov nad Teplou (označení 522B dle TTP, 161 dle knižního jízdního řádu)
5. Rakovník – Chrášťany, součást tratě Louny – Rakovník (označení 531A dle TTP, 126 dle knižního jízdního řádu)

#### 1.2.1. Základní údaje, zastávky

Úsek trati Rakovník – Lužná u Rakovníka je součástí tratě 528B Praha – Rakovník (číslování dle TTP). Provozovatelem je Správa Železnic, státní organizace.

Jedná se o jednokolejnou, neelektrizovanou trať zařazenou do kategorie drah celostátních. Dovolená třída zatížení úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka je C3 (20 tun na nápravu, 7,2 tuny na běžný metr). Maximální rychlost na trati je 90 km/h, rychlostní profil úseku Lužná u Rakovníka – Rakovníka je popsán tabulkou č. 4.

V km 6,535 se nachází zastávka Rakovník zastávka, jejíž nástupiště je ve výšce 300 mm nad temenem kolejnice a má délku 106 m. V km 4,683 z trati odbočuje výhybkou č. R1 vlečka LASSELSBERGER, a.s. – Rakovník 1 (č. vlečky: 1293).

V úseku trati Rakovník – Lašovice se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou trať zařazenou do kategorie drah regionálních. Dovolená třída zatížení trati je C3 (20 tun na nápravu, 7,2 tuny na běžný metr). Maximální rychlost na trati je 90 km/h. Průběh traťových rychlostí je popsán tabulkou č. 5.

V km 38,115 se nachází zastávka Chlum u Rakovníka, jejíž nástupiště je ve výšce 200 mm nad temenem kolejnice a má délku 75 m.

V úseku Rakovník – Lubná se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou trať zařazenou do kategorie drah regionálních. Dovolená třída zatížení úseku Rakovník – Lubná je C3 (20 tun na nápravu, 7,2 tuny na běžný metr).

Maximální rychlost na trati je 60 km/h, rychlostní profil úseku Rakovník – Lubná je popsán tabulkou č. 6.

V úseku Rakovník – Senomaty se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou trať zařazenou do kategorie drah regionálních. Dovolená třída zatížení úseku Rakovník – Senomaty (– Blatno u Jesenice) je B1 (18 tun na nápravu, 5 tun na běžný metr). Maximální rychlost na trati je 60 km/h, rychlostní profil úseku Rakovník – Senomaty je popsán tabulkou č. 7.

V traťovém úseku Rakovník – Chrášťany je traťová rychlost popsána tabulkou 8.

tab. č. 4: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník

Rozh. spád/tř. sklonu	Rychl 3	Rychl N	Rychl N130	Dopravna/km staničení	Rychl N130	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád / tř. sklonu
10/II-III	(40)	(40)		Lužná u Rakovníka				2/VII
	(40)	40	(40)	0,315				
	(85)	85	90	0,391	(40)	40	(40)	
	(80)	80	85	3,528	90	85	(85)	
10/II-III	(75)	75	80	7,270	85	80	(80)	2/VII
	(40)	40	(40)	8,550	80	75	(75)	
				Rakovník 9,188	(40)	(40)	(40)	

tab. č. 5: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Lašovice

Rozh. spád/tř. sklonu	Rychl 3	Rychl N	Rychl N130	Dopravna/km staničení	Rychl N130	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád / tř. sklonu
		(70)	(70)	Rakovník				
9/I		70	90	41,706	(70)	70		
		70	75	39,959	90	70		
				Lašovice				

tab. č. 6: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Lubná

Rozh. spád / tř. sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravna/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh. spád / tř. sklonu
7/XII		(40)	Rakovník 0,000			20/V
		60	1,550	40		
			2,040	60		
			2,170	20		
			4,370	60		
			4,439	10		
		40	Lubná 4,499			

tab. č. 7: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Senomaty

Rozh. spád /tř. sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravna/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád/tř. sklonu
7/VII		(40)	Rakovník 0,000			12/V
		50	1,320	40		
			z Rakovník západ 1,672			
7/VII		60	2,050	50		12/V
		50	3,530	60		
		40	6,430	50		
			Senomaty			

### Provozní a dopravní technologie

tab. č. 8: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry dle TTP v úseku Rakovník – Chrášťany

Rozh. spád/tř sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh. spád/tř sklonu
		(80)	Chrášťany			
15/II-III		60	7,986			3/VIII-IX
			7,761	80 L		
		70 L	7,751			
			7,526	60		
		50	1,663			
			1,436	70		
			Rakovník	(50)		

### 1.2.2. Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

Mezistaniční úsek Rakovník – Lužná u Rakovníka je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatickým hradlem. Mezistaniční úsek je rozdělen na oddílovým návěstidlem automatického hradla Hlavačov na 2 traťové oddíly vybavené počítači náprav.

Mezistaniční úsek Rakovník – Lašovice je bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízda vlaků je zabezpečována telefonickým dorozumíváním.

Traťový úsek Rakovník – Kralovice u Rakovníka je, z důvodu výluk z km 27,213 až ŽST Mladotice, zabezpečena jako „Jízda bez zabezpečovacího zařízení“ hlavním výpravčím ŽST Rakovník.

Traťový úsek Rakovník – Senomaty (– Jesenice) je řízen zjednodušeně dle předpisu D3, dirigující stanicí je ŽST Jesenice

Mezistaniční úsek Chrášťany – Rakovník je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým poloautomatickým blokem s počítači náprav.

### 1.2.3. Přejezdy

V mezistaničním úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník se nachází tyto železniční přejezdy:

tab. č. 9: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P244	1,103	pozemní komunikace III / 22915	PZS 3ZBI	
P245	2,753	účelová komunikace -lesní cesta	PZS 3SBI	
P246	3,575	účelová komunikace -lesní cesta	PZS 3SBI	
P247	5,295	účelová komunikace -polní cesta	PZS 3SBI	
P249	6,263	účelová komunikace -polní cesta	PZS 3SBI	

### Provozní a dopravní technologie

P8462	8,008	účelová komunikace - cyklostezka	PZS 3SBI	
-------	-------	-------------------------------------	----------	--

V mezistaničním úseku Rakovník – Lašovice se nachází následující železniční přejezd.

tab. č. 10: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P2328	40,714	účelová komunikace	PZM 2U	

V mezistaničním úseku Rakovník – Lubná se nachází tyto železniční přejezdy:

tab. č. 11: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P1726	2,050	účelová komunikace – polní cesta	výstražný kříž	
P1727	3,180	účelová komunikace – polní cesta	výstražný kříž	
P1728	4,150	přechod pro pěší	výstražný kříž	
P1729	4,374	místní komunikace – příjezdová k závodu RAKO III	výstražný kříž	

V mezistaničním úseku Rakovník – Senomaty se nachází tyto železniční přejezdy:

tab. č. 12: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P1050	3,698	účelová komunikace – polní cesta	PZS 3SBL	
P1051	5,509	účelová komunikace - lesní cesta	PZS 3SBL	
P1052	6,379	pozemní komunikace III/2288	PZS 3SBL	
P1053	6,441	místní komunikace	PZS 3SBL	

V mezistaničním úseku Rakovník – Chrástany se nachází tyto železniční přejezdy:

tab. č. 13: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P2333	7,756	účelová komunikace – polní cesta	výstražný kříž	
P2332	7,204	pozemní komunikace II/227	PZS 3SBI	

### Provozní a dopravní technologie



P2331	3,900	pozemní komunikace II/228	PZS 3ZBLI	
-------	-------	------------------------------	-----------	--

V obvodu ŽST Rakovník se nachází tyto železniční přejezdy:

tab. č. 14: Seznam přejezdů v řešeném úseku, stávající stav

Označení přejezdu	Kilometrická poloha [km]	Kategorie komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P1047	0,769 (Louny – Rakovník)	místní komunikace – ulice Ottova	PZS 3ZNI	
P2330	1,186 (Louny – Rakovník)	pozemní komunikace III/22912 – ulice Kuštovou	PZS 3SBI	

#### 1.2.4. Vlečky

- vlečka Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník (č. vlečky: 1004), zaústěna je do trati Rakovník – Mladotice výhybkou č. 103 v km 1,290
- vlečka Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. (č. vlečky: 1174), zaústěna je do trati Rakovník – Mladotice výhybkou č. 102 v km 1,354
- vlečka TOS Rakovník (neprovozovaná dráha) (č. vlečky: 1215), zaústěna výhybkou T1 v km 1,436 do trati Louny – Rakovník
- vlečka ČD, a.s. - Rakovník (č. vlečky: 1411), zaústěna je do staničních kolejí č. 10 a 12 výhybkou č. 19ab v km 42,286 a výhybkou č. 20ab v km 42,242
- vlečka Kovošrot Rakovník (č. vlečky: 1289), zaústěna výhybkou č. K1 v km 2,849 do trati Louny – Rakovník
- vlečka LASSELSBERGER, a. s. – Rakovník 3 (č. vlečky: 1292), zaústěna v nákladišti se zast. Lubná do koleje č. 1 koncovým stykem výhybky č. 1 v km 4,499 a koncovým stykem odbočné větve výh. č. 5 v km 4,764 trati Rakovník – Mladotice
- vlečka LASSELSBERGER, a. s. – Rakovník 1 (č. vlečky: 1293), je zaústěna výhybkou č. R1 v km 4,683 do trati Praha-Bubny – Rakovník

#### Provozní a dopravní technologie

### 1.2.5. Délka vlaků

Stávající hodnoty normativů pro vlaky osobní a nákladní dopravy pro přilehlé traťové úseky jsou následující:

- pro traťový úsek Rakovník – Beroun os.n.

tab. č. 15: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	536
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	326
Normativ délky O (vlaky dálkové osobní dopravy)	65
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	40
Zábrzdňá vzdálenost	700

- pro traťový úsek Louny - Rakovník

tab. č. 16: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	-
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	400
Normativ délky O (vlaky dálkové osobní dopravy)	50
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	50
Zábrzdňá vzdálenost	700

- pro traťový úsek Hostivice – Rakovník

tab. č. 17: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	537
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	419
Normativ délky O (vlaky dálkové osobní dopravy)	80
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	80
Zábrzdňá vzdálenost	700

- pro traťový úsek Rakovník – Bečov nad Teplou

tab. č. 18: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	-
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	315
Normativ délky O (vlaky dálkové osobní dopravy)	40
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	40
Zábrzdňá vzdálenost	400

- pro traťový úsek Rakovník – Mladotice

tab. č. 19: Normativy délky vlaků	
Dle druhu vlaku/úseku	Délka [m]
Největší povolená délka vlaku (NPDV)	-
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	525
Normativ délky O (vlaky dálkové osobní dopravy)	240
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	20

### Provozní a dopravní technologie

### 1.3. Stávající rozsah dopravy

Stávající rozsah dopravy byl zpracován dle GVD 2022 / 2023.

V mezistaničním úseku **Rakovník – Lužná u Rakovníka** jsou provozovány vlaky osobní dopravy kategorií R, Sp a Os. Jedná se o tyto vlaky:

- rychlíky linky R24 Praha – Kladno – Rakovník,
- osobní/spěšné vlaky linky S50 Kladno – Rakovník,

Rychlíky linky R24 jsou provozovány v základním 120 minutovém taktu, v době dopoledního sedla je jeden pár spojů vynechán.

Osobní, resp. स्पेशné vlaky linky S50 jsou provozovány v základním 120 minutovém taktu se zahuštěním v době přepravních špiček pracovních dnů. Typickou soupravou vlaků linky S50 jsou 1–2 motorové jednotky řady 814.0. Jeden pár spojů linky S50 pokračuje přes ŽST Rakovník do/ze zastávky Rakovník západ. Počet pravidelných vlaků.

*tab. č. 20: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R	R24	528B	6	6	6	6	6	6	6
Sp	R24	528B	0	0	0	0	0	0	1
Sp	S50	528B	1	1	1	1	1	0	0
Os	S50	528B	10	10	10	10	10	10	9
Os	U14	528B	1	1	1	1	2	1	1
Celkem			19	19	19	19	20	17	17

*tab. č. 21: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R	R24	528B	6	6	6	6	6	6	6
Sp	S50	528B	1	1	1	1	1	1	1
Os	S50	528B	11	11	11	11	11	10	9
Os	U14	528B	1	1	1	1	1	0	0
Celkem			19	19	19	19	19	17	16

V mezistaničním úseku **Rakovník – Lašovice** jsou provozovány vlaky osobní dopravy kategorií Os, R a Sv. Jedná se o vlaky těchto linek:

- osobní vlaky linky S75 Beroun – Rakovník,
- sezónní turistický rychlík „Rakovnický rychlík“.

Osobní vlaky linky S75 jsou provozovány v (přibližném) 60 minutovém intervalu v období dopravní špičky, a ve zhruba 120 minutovém intervalu v období dopravního sedla. Typickou soupravou vlaků linky S75 jsou 1–2 motorové jednotky řady 814.0. Jeden pár spojů linky S75 pokračuje v pracovní dny skrz ŽST Rakovník do/ze zastávky Rakovník západ.

„Rakovnický rychlík“ je provozován v rozsahu jednoho páru denně o víkendech a státem uznaných svátcích během období tzv. rekreačního léta (tj. období od konce března do konce října). Typickou soupravou je lokomotiva 751 + 2–3 vozy (zpravidla vozy klasické stavby řad B a BDs).

### Provozní a dopravní technologie

Tabulka č. 22 a 23 zobrazuje počet pravidelných vlaků osobní dopravy v úseku Rakovník – Lašovice dle kategorií vlaků, provozních dnů a směru.

*tab. č. 22: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		520E	0	0	0	0	0	1	1
Os	S75	520E	16	16	16	16	16	12	12
Celkem			16	16	16	16	16	13	13

*tab. č. 23: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		520E	0	0	0	0	0	1	1
Os	S75	520E	16	16	16	16	16	13	13
Celkem			16	16	16	16	16	14	14

V mezistaničním úseku **Rakovník – Lubná** nejsou provozovány vlaky osobní dopravy, pouze o víkendech od března do října je provozován jeden pár vlaků kategorie R „Rakovnický rychlík“, jehož provozovatelem je KŽC Doprava.

*tab. č. 24: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		522A	0	0	0	0	0	1	1
Celkem			0	0	0	0	0	1	1

*tab. č. 25: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů*

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		522A	0	0	0	0	0	1	1
Celkem			0	0	0	0	0	1	1

V mezistaničním úseku **Rakovník – Senomaty** jsou provozovány vlaky osobní dopravy kategorií Os. Jedná se o linku:

- S57 Rakovník – Blatno u Jesenice – Žlutice – Bečov nad Teplou

Osobní vlaky linky S57 jsou v předmětném úseku provozovány v (přibližném) 2 hodinovém intervalu, v období přepravních špiček pracovních dnů je tento interval zahuštěn na (přibližný) hodinový interval. Typickou soupravou osobních vlaků linky S57 je motorový vůz řady 810.

V tabulkách č. 26 a 27 je zobrazen počet pravidelných vlaků osobní dopravy v úseku Rakovník – Rakovník západ a v úseku Rakovník západ – Senomaty dle kategorií vlaků (a linek), provozních dnů a směru.

## Provozní a dopravní technologie

tab. č. 26: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S57	522B	14	14	14	14	14	10	10
Os/Sp		522B	2	2	2	2	2	1	1
Celkem			16	16	16	16	16	11	11

tab. č. 27: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S57	522B	16	16	16	16	16	10	10
Os/Sp		522B	3	3	3	3	3	1	1
Celkem			19	19	19	19	19	11	11

V mezistaničním úseku **Rakovník – Chrášťany** jsou provozovány vlaky osobní dopravy kategorií Os linky S52 Rakovník – Domoušice – Louny – Most – Osek město. V předmětném mezistaničním úseku jsou provozovány v 2hodinovém taktu, v období ranní špičky a částečně i během odpolední špičky pracovních dnů je tento interval zahuštěn na (přibližný) hodinový interval. Typickou soupravou osobních vlaků linky S52 je motorová jednotka řady 654.

V tabulkách č. 28 a 29 je zobrazen počet pravidelných vlaků osobní dopravy v úseku Rakovník – Chrášťany dle kategorií vlaků, provozních dnů a směru.

tab. č. 28: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S52	531A	12	12	12	12	12	9	9
Celkem			12	12	12	12	12	9	9

tab. č. 29: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S52	531A	12	12	12	12	12	9	9
Celkem			12	12	12	12	12	9	9

### Posun mezi dopravami

Při jízdě PMD směr Chrášťany pokud nejede na návěst dovolující jízdu vlaku (mimo PN) musí být PZZ v km 0,769 a 1,186 uzavřeny ruční obsluhou, obsluha PZZ je stejná při posunu přes přejezd.

Při PMD směr Senomaty pokud nejede na návěst dovolující jízdu vlaku (mimo PN) musí být PZZ v km 0,769 a 1,259 a 1,712 ručně uzavřeny, obsluha PZZ je stejná, jako při posunu přes přejezd.

Při PMD směr Lubná pokud nejede na návěst dovolující jízdu vlaku (mimo PN) musí být PZZ v km 0,769 a 1,259 ručně uzavřeny, obsluha PZZ je stejná, jako při posunu přes přejezd.

### Provozní a dopravní technologie

Při PMD směr Lužná u Rakovníka platí podmínky pro obsluhu PZS dle DU v příloze č. 16 SŘ a čl. 86 SŘ.

#### 1.4. Železniční stanice Rakovník

Železniční stanice Rakovník se nachází v:

- km 9,188 jednokolejné trati celostátní Praha-Bubny (Lužná u Rakovníka) – Rakovník
- km 42,321 jednokolejné trati regionální Rakovník – Beroun
- km 00,000 jednokolejné trati regionální Louny – Rakovník
- km 00,000 jednokolejné trati regionální Rakovník – Bečov nad Teplou
- km 00,000 jednokolejné trati regionální Rakovník – Mladotice

V tab. č. 30 jsou uvedeny specifikace o dopravních kolejích ve stanici.

tab. č. 30: Seznam dopravních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů				
Označení koleje	Délka / užitečná délka	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Vymezené polohou		
1	766/ 703	námezník výh. č. 5 – č. 27	Sc1 – L1	Hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů.
2	654 / 644	námezník výh. č. 6 – č. 24	Sc2 – L2	Hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů.
2b	280 / 280	Lc1 – Sc2b	Lc1 – Sc2b	Hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky ve směru Jesenice a Mladotice, zákaz odstavování drážních vozidel.
2c	451 / 451	Sc2b – Lc2d	Sc2b – Lc2d	Hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky ve směru Jesenice a Mladotice, zákaz odstavování drážních vozidel.
2d	80 / 80	Lc2d – S2d	Lc2d – S2d	Hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky ve směru Jesenice, zákaz odstavování drážních vozidel.
3	649 / 543	námezník výh. č. 11 –č.29	Sc3 – L3	Vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů.
4	547 / 538	námezník výh. č. 8 –č. 23	Sc4 – L4	Vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů vyjma zastavujících vlaků osobní dopravy.
5	642 / 562	námezník výh. č. 13 – č. 31	Sc5 – L5	Vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů kromě vlaků do/z Berouna.
6	432 / 423	námezník výh. č. 10 – č.22	Sc6 – L6	Vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů vyjma zastavujících vlaků osobní dopravy.
8	354 /346	námezník výh. č. 12 – č. 21	Sc8 – L8	Vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky všech směrů vyjma zastavujících vlaků osobní dopravy.

#### Provozní a dopravní technologie

tab. č. 31: Seznam manipulačních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů

Označení koleje	Délka / užitečná délka	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Vymezené polohou		
3a	243 / 235	námezník výh. č. 7 – zarážedlo	výkolejka Vk1 – zarážedlo	kusá, zvýšená rampa
7	578 / 572	námezník výh. č. 26 – zarážedlo	výkolejka Vk3 – nám. výh. č. 26	boční rampa
9	149 / 142	námezník výh. č. 26 – zarážedlo	výkolejka Vk2 – zarážedlo	kusá, rampa čelní a boční
9a	186 / 186	námezník výh. č. 26 – zarážedlo	námezník výh. č. 26 – zarážedlo	kusá
10	264 / 264	námezník výh. č. 14 – 20ab	námezník výh. č. 14 – 20ab	
12	175 / 175	nám. výh. č. 15 – 19ab	nám. výh. č. 15 – 19ab	
14	129 / 129	nám. výh. č. 16 – 18	nám. výh. č. 16 - 18	pro jízdu lokomotiv a objíždění
16	102 / 102	nám. výh. č. 16 – 17	nám. výh. č. 16 – 17	
18	125 / 125	nám. výh. č. 17 – zarážedlo	nám. výh. č. 17 - zarážedlo	kusá, pro opravy, údržbu a čištění vozů a mechanismů

tab. č. 32: Seznam odvratných kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů

Označení koleje	Délka / užitečná délka	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Vymezené polohou		
2a	87/ 87	nám. výh. č. 25 – zarážedlo	nám. výh. č. 25 – zarážedlo	Odvratná kusá kolej.

tab. č. 33: Seznam světelných návěstidel a jejich předvěstí

Druh návěstidla	Poloha v km	Odpovědnost a místo obsluhy	Poznámky
Předvěst PŘCHL	2,016	St 1 signalista	-
Vjezdové CHL	1,299	St 1 signalista	Vzdálenost od krajní výhybky č.1 je 649 m, PN, telefon
Označník	0,950	neobsluhuje se	Vzdálenost od krajní výhybky č.1 je 300 m
Předvěst PŘJL	3,121	DK výpravčí	-
Vjezdové JL	2,329	DK výpravčí	Vzdálenost od krajní výhybky č. A1 je 292 m, PN, telefon
Seřaďovací Se301	1,725	DK výpravčí	trpasličí
Odjezdové S2d	1,699	DK výpravčí	Při odjezdu ze zastávky Rakovník západ směr Senomaty kryje PZZ P1049 v km 1,712
Cestové Lc2d	1,619	DK výpravčí	Při odjezdu ze zastávky Rakovník západ směr Rakovník kryje PZZ P1048 v km 1,259
Předvěst PŘKL	2,250	DK výpravčí	-
Vjezdové KL	1,850	DK výpravčí	Vzdálenost od krajní výhybky č.102 je 496 m, PN, telefon

**Provozní a dopravní technologie**

Seřadovací Se104	1,354	DK výpravčí	trpasličí
Seřadovací Se201	1,350	DK výpravčí	trpasličí
Seřadovací Se105	1,311	DK výpravčí	trpasličí
Seřadovací Se106	1,249	DK výpravčí	trpasličí
Cestové Sc2b	1,168	DK výpravčí	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru Lubná
Cestové Lc1	0,888	St 1 signalista	-
Seřadovací Se107	0,867	DK výpravčí	trpasličí
Seřadovací Se2	0,746	St 1 signalista	trpasličí
Seřadovací Se1	0,740	St 1 signalista	trpasličí
Cestové Sc2	0,404	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc1	0,378	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc4	0,357	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc6	0,304	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc3	0,280	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc8	0,265	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Cestové Sc5	0,244	St 1 signalista	Plní funkci odjezdového návěstidla ve směru do ŽST Chrástany
Seřadovací Se3	0,227	St 1 signalista	trpasličí
Seřadovací Se4	0,178	St 1 signalista	trpasličí
Seřadovací Se5	0,153	St 1 signalista	trpasličí
Seřadovací Se6	0,153	St 1 signalista	trpasličí
Seřadovací Se101	42,275	St 2 signalista	skupinové pro jízdu vozidel z 10, 12, 14, 16 a 18 koleje a pro jízdu na vlečku ČD, a.s. - Rakovník
Odjezdové L8	42,240	St 2 signalista	trpasličí
Seřadovací Se102	42,208	Střed OZZD	při jízdě z vlečky ČD, a.s. – Rakovník
Odjezdové L6	42,202	St 2 signalista	-
Vyčkávací Vy1	42,200	neobsluhuje se	pro jízdu vozidel z vlečky ČD, a.s. - Rakovník; jízda ŽKV je dovolována ruční návěstí pro posun nebo radiostanicí
Odjezdové L4	42,140	St 2 signalista	
Odjezdové L2	42,081	St 2 signalista	
Odjezdové L3	42,058	St 2 signalista	
Odjezdové L5	42,003	St 2 signalista	
Odjezdové L1	41,996	St 2 signalista	
Vjezdové BS	41,552	St 2 signalista	
Předvěst PřBS	40,745	St 2 signalista	
Vjezdové PS	8,058	St 2 signalista	
Předvěst PřPS	7,270	St 2 signalista	

### Provozní a dopravní technologie



tab. č. 34: Seznam označnicků v obvodu stanice

Označení návěstidla	Druh návěstidla	Poloha v km	Odpovědnost a místo obsluhy	Poznámky
Označnick	označnick	0,950		300 m od krajní výhybky č. 1
Označnick (od Berouna)	označnick	41,502		409 m od krajní výhybky č. 30
Označnick od Lužné	onačnick	8,150		562 m od krajní výhybky č. 32

#### 1.4.1. Nedodržení průjezdného průřezu

Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor jsou zapsána v následující tabulce č. 35.

tab. č. 35: Místa ve stanici, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor

Místo překážky (kolej)	Kilometrická poloha	Umístění vpravo – P vlevo – L	Druh překážky
kolej č. 1	42,210	L	Vodní jeřáb
kolej č. 1	42,431	L	Vodní jeřáb
kolej č. 1	42,604	P	Stožár osvětlení 57
kolej č. 1	42,635	P	Stožár osvětlení 59
kolej č. 1	42,652	L	Světelné návěstidlo stožárové Se1
kolej č. 1	42,669	p	Stožár osvětlení 61
kolej č. 1	42,680	L	Světelné návěstidlo stožárové S28
kolej č. 2	42,210	P	Vodní jeřáb
kolej č. 2	42,674	P	Světelné návěstidlo stožárové S2
kolej č. 3	42,330	P	Stožár osvětlení 30
kolej č. 3	42,362	P	Stožár osvětlení 33
kolej č. 3	42,410	P	Stožár osvětlení 38
kolej č. 3	42,455	P	Stožár osvětlení 42
kolej č. 3	42,498	P	Stožár osvětlení 45
kolej č. 3	42,536	P	Stožár osvětlení 47
kolej č. 3	42,575	P	Stožár osvětlení 53
kolej č. 3	42,635	L	Stožár osvětlení 59
kolej č. 3	42,669	L	Stožár osvětlení 61
kolej č. 3	42,704	L	Stožár osvětlení 63
kolej č. 3	42,081	P	Světelné návěstidlo stožárové L2
kolej č. 4	42,140	L	Světelné návěstidlo stožárové L4
kolej č. 4	42,625	L	Světelné návěstidlo stožárové Sc6
kolej č. 4	42,678	P	Světelné návěstidlo stožárové Sc4
kolej č. 4	42,003	L	Světelné návěstidlo stožárové L5
kolej č. 5	42,565	P	Světelné návěstidlo stožárové Sc5
kolej č. 5	42,140	P	Světelné návěstidlo stožárové L4
kolej č. 6	42,202	L	Světelné návěstidlo stožárové L6
kolej č. 6	42,586	L	Světelné návěstidlo stožárové Sc8
kolej č. 6	42,330	L	Stožár osvětlení 30
kolej č. 5	42,362	L	Stožár osvětlení 33
kolej č. 5	42,410	L	Stožár osvětlení 38
kolej č. 5	42,455	L	Stožár osvětlení 42
kolej č. 5	42,498	L	Stožár osvětlení 44

#### Provozní a dopravní technologie

kolej č. 5	42,536	L	Stožár osvětlení 46
kolej č. 5	42,575	L	Stožár osvětlení 48
kolej č. 5	42,680	L	Světelné návěstidlo stožárové S28

#### 1.4.2. Sklonové poměry kolejí

Sklonové poměry kolejí ve stanici Rakovník

tab. č. 36: Sklonové poměry kolejí ve stanici Rakovník

Číslo koleje (záhlaví ze směru)	Nejnepříznivější spád v ‰	Spád směrem k
Záhlaví od Lužné a Berouna – km 41,880	3,80 ‰	ŽST Beroun
Koleje č.1 – 18 km 41,880 – km 42,321	0,2 ‰	ŽST Beroun
Koleje č.1 – 18 km 42,321 – km 42,801	0 ‰	-
km 42,801 – km 0,787	3,3 ‰	ŽST Beroun
km 0,787 – záhlaví od Loun a Kralovic	8,0 ‰	ŽST Beroun
Obvod ČD		
Areál ČD, a.s. 19 – km 0,120	0 ‰	-
Areál ČD, a.s. km 0,120 – 0,360	25 ‰	ŽST Rakovník
Areál ČD, a.s. km 0,360 – konec areálu	0 ‰	-

#### 1.4.3. Seznam výhybek

V tabulce č. 37 jsou uvedeny výhybky v ŽST Rakovník

tab. č. 37: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran

Označení	Způsob obsluhy	Odkud / kým	Zabezpečení	Odpovědnost za údržbu	Jiný provozovatel zařízení
1	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
2	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
3	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
4	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
5	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
6	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
7	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
8	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
9	ručně	OZZD	výměnový zámek	ST Pz	
10	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
11	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
12	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
13	ručně	OZZD	výměnový zámek	ST Pz	
14	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
15	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
16	ústředně	St1 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
17	ručně	ST Pz	nezabezpečená (neuzamčená)	ST Pz	
18	ručně	OZZD	výměnový zámek	ST Pz	
19a	ručně	OZZD	výměnový zámek s kontrolním ústrojím	ST Pz	
19b	ručně	OZZD	výměnový zámek,	ST Pz	
20a	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	

#### Provozní a dopravní technologie

<b>20b</b>	ručně	OZZD	výměnový zámek	ST Pz	
<b>21</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>22</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>23</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>24</b>	ústředně	St 2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>25</b>	ústředně	St 2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>26</b>	ručně	OZZD	nezabezpečená (neuzamčená)	ST Pz	
<b>27</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>28</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>29</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>30</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>31</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>32</b>	ústředně	St2 Signalista	elektromotorický přestavník	ST Pz	
<b>102</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník, EOV	ST Pz	
<b>103</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník, EOV	ST Pz	
<b>104</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník, EOV	ST Pz	
<b>R1</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník, EOV	ST Pz	
<b>R2</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník, EOV	ST Pz	
<b>AVk1</b>	ručně	OZZD	výkolejkový zámek	ST Pz	
<b>Vk1</b>	ručně	OZZD	výkolejkový zámek,	ST Pz	
<b>Vk2</b>	ručně	OZZD	kontrolní výkolejkový zámek	ST Pz	
<b>Vk3</b>	ručně	OZZD	kontrolní výkolejkový zámek	ST Pz	
<b>Vk5</b>	ručně	OZZD	výkolejkový zámek	ST Pz	
<b>VkR2</b>	ústředně	DK výpravčí	elektromotorický přestavník	ST Pz	

#### 1.4.4. Rychlosti

Při jízdě do odbočky je rychlost omezena na 40 km/h, v pokračování traťových kolejí je rychlost traťová s místním omezením, tj.:

- z/na kolej 1 pro směr Chrášťany – Louny – Most,
- z/na kolej 2 pro směr Senomaty – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou,
- z/na kolej 3 pro směr Lašovice – Beroun,
- z/na kolej 5 pro směr Lužná u Rakovníka – Kladno – Praha

#### 1.4.5. Nástupiště

Ve stanici jsou umístěna vnitřní úrovňová, jednostranná, sypané konstrukce nástupiště s výškou nad temenem kolejnice 200 mm:

tab. č. 38: Nástupiště ve stanici Rakovník

Nástupiště	Začátek nástupiště (žkm)	Konec nástupiště (žkm)	Délka nástupiště	Výška nástupní hrany nad TK
I u koleje č.5	42,450	42,208	242 m	200 mm
II u koleje č.3	42,450	42,208	242 m	200 mm
III u koleje č.1	42,450	42,208	242 m	200 mm
IV u koleje č.2	42,424	42,208	216 m	200 mm
V u koleje č.4	42,424	42,278	146 m	200 mm

Kromě těchto nástupišť se v obvodu ŽST Rakovník nachází ještě nástupiště zastávky Rakovník západ. Toto nástupiště se nachází u staniční koleje č. 2d, je vnější, s výškou nad temenem kolejnice 550 mm a délkou 57 m.

Z hlediska osobní přepravy je ve stanici zajištěno odbavení cestujících v mezinárodní a vnitrostátní přepravě včetně rezervačních dokladů. Přístup do budovy stanice není bezbariérový. Bezbariérový není ani přístup na žádné nástupiště (dle ČSN 73 4959).

Stávající parametry nástupišť nesplňují požadavky pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### 1.4.6. Zabezpečovací zařízení

ŽST Rakovník je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie (elektromechanické zabezpečovací zařízení vzor 5007 doplněné světelnými návěstidly). Navazující odbočka Rakona (též součást ŽST Rakovník) je však vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu, ovládaným z kolejové desky v dopravní kanceláři ŽST Rakovník.

#### 1.4.7. Styk drah

Vlečka č. 1004 Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník, je zaústěna do regionální dráhy Rakovník – Mladotice v ŽST Rakovník výhybkou č. 103 v km 1,290. Do vlečky AgroZZN a.s. – vlečka Rakovník je do koleje č. 1 výhybkou č. R1 v km 0,064 zaústěna vlečka „Procter & Gamble – Rakona, s.r.o.“

Vlečka č. 1174 Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. odbočuje výhybkou č. 102 v km 1,354 (= km 0,000) vlečky na trati Rakovník – Mladotice.

Vlečka č. 1411 ČD, a.s. – Rakovník je zaústěna do ŽST Rakovník výhybkou č. 19ab v km 42,286 a výhybkou č. 20ab v km 42,242.

### 1.5. Technologie provozu

#### 1.5.1. Osobní doprava

ŽST Rakovník z hlediska technologie provozu osobní dopravy významným dopravním uzlem. Ve stanici je realizováno velké množství přestupních vazeb, což je dáno stykem 5 jednokolejných tratí (4 regionální, 1 celostátní).

Provoz na většině tratí je ve 120-minutovém taktu osobních vlaků, s občasným zahuštěním provozu na 60-minutový takt v době přepravní špičky. Vlaky dálkové dopravy kategorie R jsou v pracovních dnech realizovány pouze na trati celostátní linkou R24. Linku R24 je standardně

#### Provozní a dopravní technologie

obsluhována soupravami řady 845, provoz zajišťuje společnost Arriva.

Provoz osobní linky U12 zajišťuje dopravce Die Länderbahn CZ, provozované soupravy jsou řady 654.

Provoz ostatních linek osobní dopravy zajišťuje dopravce České Dráhy, a. s. Provozované soupravy jsou obvykle řady 814 případně řady 810.

Objednatelem vlaků regionální dopravy je společnost IDSK – integrovaná doprava střeďočeského kraje spolupracující s organizací ROPID. Provoz vlaků osobní dopravy zajišťují dopravci ČD, Arriva, Die Länderbahn a KŽC Doprava.

### 1.5.2. Nákladní doprava

Jedinými pravidelnými nákladními vlaky v ŽST Rakovník jsou vlaky dopravce ČD Cargo, a.s. Tabulka číslo 39 zobrazuje přehled nákladních vlaků tohoto dopravce v ŽST Rakovník.

tab. č. 39: Přehled pravidelných nákladních vlaků v ŽST Rakovník				
Vlak	Trasa	Loko	Normativ	
			Hmot.	Délka
Mn 85332	Beroun – Rakovník (př. 21:45)	742.0	650 t	450 m
Mn 85333	Rakovník (odj. 18:34) – Beroun seř. n.	742.0	1 300 t	450 m
Mn 85334	Beroun – Rakovník (př. 7:53)	2x 742.0	1 400 t	450 m
Mn 85335	Rakovník (odj. 14:26) – Beroun seř. n.	742.0	1 300 t	450 m
Mn 85361	Rakovník (odj. 6:38) – Krupá	742.0	600 t	350 m
Mn 85362	Krupá – Rakovník (př. 12:37)	742.0	600 t	350 m
Mn 85370	Rakovník (odj. 7:30) – Mutějovice	742.0	350 t	200 m
Mn 85371	Mutějovice – Rakovník (př. 9:31)	742.0	350 t	200 m

Dle vyjádření dopravce ČD Cargo, a.s. jsou nejdelšími nákladními vlaky:

- ucelené vlaky vozů určených na vlečku Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. (Mn 85334),
- ucelené vlaky vozů určených na vlečku Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník.

V případě ucelených vlaků pro vlečku Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. se zpravidla jedná o vlaky tvořené 18–23 vozy cisternovými vozy o délce 16,24 m. Přísun a odsun vozů na vlečku probíhá postupně v počtu 2–4 vozů, a to v době:

- Po–Pá: 12:00–14:00,
- Po–Čt: 19:30–23:00, • Ne: 10:00–14:00.

Ucelené vlaky pro vlečku Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník jsou tvořeny až 30 vozy (typ vozů se odvíjí na základě volných kapacit dopravce), délka těchto vlaků dosahuje do 450 m.

Následující tabulce č. 40 znázorňuje přehled ložných manipulací v ŽST Rakovník za období I/2015 – VI/2018. Tabulka vychází z předchozího řešení projektové dokumentace (záměru projektu).

### Provozní a dopravní technologie

tab. č. 40: Přehled ložných manipulací v ŽST Rakovník v čase

Manipulační místo	Rok	Evidováno VZ	Přistaveno VZ	Odsunuto VZ	Naloženo VZ	Vyloženo VZ	Přístavba obsluhy	Odsun obsluhy
Vlečka č. 1174 (Procter & Gamble – Rakona, s.r.o.)	2018*	426	424	426	0	424	205	209
	2017	956	956	956	0	956	376	386
	2016	1 238	1 238	1 238	7	1 232	392	339
	2015	1 744	1 740	1 744	21	1 721	476	389
Vlečka č. 1004 (AgroZZN, a.s. – vlečka Rakovník)	2018*	203	203	203	203	0	14	7
	2017	690	690	690	690	0	53	25
	2016	382	382	382	382	0	21	13
	2015	414	414	414	401	0	29	17
Manipulační místo	Rok	Evidováno VZ	Přistaveno VZ	Odsunuto VZ	Naloženo VZ	Vyloženo VZ	Přístavba obsluhy	Odsun obsluhy
VNVK Rakovník	2018*	36	36	36	17	19	27	28
	2017	105	105	105	54	49	74	78
	2016	243	243	243	200	42	119	145
	2015	299	299	299	191	110	103	133
Vlečka č. 1289 (Kovošrot Rakovník)	2018*	58	58	58	55	0	23	23
	2017	99	99	99	99	0	55	55
	2016	91	91	91	91	0	55	56
	2015	129	129	129	129	0	70	76
Vlečka č. 1411 (DKV Plzeň, PJ Rakovník)	2018*	26	25	26	3	23	24	25
	2017	49	49	49	6	44	43	44
	2016	38	38	38	0	38	39	37
	2015	36	36	36	3	35	34	35

### 1.6. Stávající personální potřeba

Stávající personální potřeba z hlediska počtu pracovníků řídících provoz ve stanici, členěná na jednotlivé profese je udána v následující tabulce.

tab. č. 41: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Pracovní pozice	Počet prac.	Turnus	Záloha	Počet míst celkem
Výpravčí	1	4,731	0,757	5,488
Výpravčí vnější služby	1	4,731	0,757	5,488
Signalista St.1	1	4,699	0,752	5,451

### Provozní a dopravní technologie

Signalista St.2	1	4,699	0,752	5,451
<b>Celkem</b>				<b>21,878</b>

### 1.7. Stanovení typových souprav

Po analýze stávajícího provozu z hlediska počtu a druhů provozovaných vlakových souprav, byly navrženy následující typové vlakové soupravy. Při softwarové simulaci jízdních dob pak aktuální i výhledové jízdní doby vycházejí ze stanovených typů souprav.

Pro osobní vlaky byly navrženy 2 typy vlakových souprav tak, aby co nejvěrněji zobrazovaly stávající i výhledovou dopravu.

tab. č. 42: Parametry typových souprav					
Kategorie (linka)	Hnací vozidlo	Hmotnost [t]	Délka [m]	Počet vozů	Jízdní odpor
R	2x844	192	88	4	R
Os	844	96	44	2	R

### 1.8. Skutečné dopravní výkony v letech 2019 až 2021

Pro analýzu skutečného provozního vytážení stanice Rakovník byla použita data z let 2019 až 2021. Obvykle je doložení skutečného provozního zatížení analyzováno pro poslední rok zpětně, v tomto případě byly zvoleno období až 3 let zpětně. Důvodem je očekávatelný projev do rozsahů dopravy posledních dvou let – ať se již jedná o jev přímý (odřeknutí objednávky části spojů veřejné dopravy) či nepřímý (vyvolaný nižší poptávkou zboží v některých průmyslových odvětvích).

Data byla zpracována se sledováním zejména následujících dvou parametrů:

- **směrovost** – zde bylo sledováno obsazování staničních kolejí dle kategorií vlaků, celkový počet obsazení staničních kolejí v průběhu jednotlivých měsíců v roce
- **zatížitelnost** – v tomto případě bylo sledováno celkové provozní zatížení jednotlivých kolejí v průběhu měsíců

Data zatížitelnosti byla následně brána v potaz pro stanovení třídy kolejí (za spolupráce s projektantem žel. svršku a spodku).

Pro zobrazení sledovaných dat a jejich grafického zpracování byla vybrána data z června 2019. Kompletní zobrazení sledovaných dat, členěné dle měsíců, bylo vzhledem k rozsáhlosti dat zpracováno ve formě samostatné přílohy této technické zprávy – Příloha č. 9.

## 2. NÁVRHOVÝ STAV

Z hlediska **přístupu cestujících na nástupiště** byly v předchozím projektovém stupni prověřeny tři varianty:

- varianta s ostrovními nástupišti a mimoúrovňovým přístupem podchodem,
- varianta s centrálním přístupem – v oblasti mezi výpravní budovou a nejbližší nástupní hranou se nachází pouze kusé staniční koleje,
- varianta s centrálním přechodem zabezpečeným výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK).

Návrhové řešení s centrálním přechodem zabezpečeným VZPK bylo vybráno v rámci Záměru projektu Modernizace ŽST Rakovník jako nejvhodnější z uvažovaných variant. Tato Varianta umožňuje technologii jízd vlaků osobní dopravy od východu na západ a opačně a také křižování takových vlaků za předpokladu uzavření VZPK. V případech, kdy nebude nutné uzavírat VZPK (tedy např. v situaci, kdy soupravy končících vlaků osobní dopravy budou přecházet na vlaky ve stejném směru, či v situaci, kdy v daný okamžik bude existovat pouze jeden vlak osobní dopravy jedoucí z východního směru na západní, či opačně) bude dosaženo krátkých přestupních dob.

S ohledem na množství neznámých v oblasti výhledových provozních konceptů na tratích přilehlých k žst. Rakovník, které závisí mj. na případných dalších stavbách v budoucnu realizovaných na těchto tratích, by podoba předmětné železniční stanice měla vyhovovat všem možným variantám provozu.

Jako provozně nejnáročnější se jeví varianta vytvoření úplného taktového uzlu v této stanici, čemuž musí být konfigurace kolejíště, počet a délky nástupních hran uzpůsobeny.

Z hlediska počtu nástupních hran je počet 5 hran (tj. totožný počet, jako je počet tratí zaústěných do ŽST Rakovník) nedostatečný. Rezerva je nutná především z těchto důvodů:

- pro možnost setkání většího počtu linek, než je počet směrů (i ve stavu pro GVD 2019, dochází k setkání souprav 6 linek v jeden časový okamžik),
- pro možnost natolik časově těsného zapojení linky do taktového uzlu, že nebude proveditelný krátký obrát soupravy (linka tedy obsadí dvě nástupní hrany v jeden okamžik),
- pro možnost výměny soupravy na lince (linka tedy obsadí 2 nástupní hrany v jeden okamžik).

Vhodná je též rezerva v počtu nástupních hran také pro snížení nutných manipulací se soupravami (např. odstavení soupravy vlaků osobní dopravy mezi výkony, např. souprav zvláštních historických vlaků a „Rakovnického rychlíku“). Výsledný navržený počet nástupních hran je 8 (kterého je dosaženo rozdělením staničních kolejí u nástupních hran na dva sektory pomocí cestových návěstidel – východní a západní sektor).

Z hlediska délky nástupních hran byl ze strany MD ČR (objednatel dálkové osobní dopravy) pro linku R24 vznesen požadavek na alespoň jednu nástupní hranu o délce 150 m. Pro soupravu historického parního vlaku je dále potřeba cca 250 m dlouhé nástupní hrany (součet přes západní i východní sektor). Ostatní nástupní hrany byly navrženy pro soupravy o délce 90 m, resp. 120 m ve východním sektoru a 90 m, resp. 50 m v západním sektoru (pro výhledově očekávatelné soupravy, včetně rezervy pro provozní potřeby dopravců).

### Provozní a dopravní technologie



Konfigurace kolejí je navržena tak, aby umožňovala současné vjezdy/odjezdy vlaků osobní dopravy ve směrech Lašovice, Lužná u Rakovníka, Chrášťany a Lubná/Senomaty, a to do/z přímých staničních kolejí. Konfigurace kolejí také umožňuje:

- setkání, resp. křížování souprav ucelených nákladních vlaků určených pro vlečku Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. a pro vlečku Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník (ideálně mimo koleje určené pro osobní dopravu),
- odstavení vozů pro vlečku / z vlečky Procter & Gamble – Rakona (i na déle než 24 hodin),
- předávku souprav ucelených vlaků pro vlečku / z vlečky Agro ZZN, a.s. – vlečka Rakovník (v délce cca 30 minut až 1 hodina),
- dostatečně dlouhou kolej (dle požadavků Armády České republiky) u čelní rampy.

Bylo také nutno vyhodnotit dopady případné výhledové instalace ETCS do ŽST Rakovník. Na jednání při řešení záměru projektu bylo dohodnuto, že se v současné době nepředpokládá instalace ETCS do této stanice. V průběhu jednání zpracování této fáze projektu bylo dohodnuto uvažovat se stavební připraveností pro následnou instalaci ETCS. Výpravní oprávnění stanice zůstává nezměněno.

V průběhu zpracování projektu pro stupeň DUSP dochází k progresivnímu vývoji ve vztahu k výhledovému osazení zabezpečovače ETCS. V tomto ohledu byl v průběhu roku 2021 vydán dokument MD – „Plán moderního zabezpečení české železnice“. Tento dokument mj. kategorizuje výhledové vybavení železniční sítě systémem ETCS dle uvažované úrovně (L2, L1, L1 Limited Supervision, L1 Limited Supervision Stop). Pro tratě zaústěné do ŽST Rakovník je výhledové osazení systémem ETCS dle výše zmíněného dokumentu následující:

tab. č. 43: Výhledové osazení ETCS na přilehlých traťových úsecích

Č. trati (TTP/KJŘ)	Traťový úsek	ETCS	Očekávaná implementace	Zavedení výhradního provozu
528B / 120	Lužná u Rakovníka – Rakovník	L1 LS	2029	2029
520E / 174	Lašovice – Rakovník	L1 LS	2027	2029
522A / 162	Rakovník – Lubná	ETCS STOP	po 2030	
522B / 161	Rakovník – Senomaty	ETCS STOP	po 2030	
531A / 126	Rakovník – Chrášťany	L1 LS	2029	2029

## 2.1. Přilehlé mezistaniční úseky

Pro mezistaniční úseky Rakovník – Lašovice a Rakovník – Chrášťany je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo, které umožní zkrátit traťové provozní intervaly a intervaly křížování v přilehlých železničních stanicích. V té souvislosti budou v ŽST Lašovice a ŽST Chrášťany upravena stávající staniční zabezpečovací zařízení. Dopravní technologie neopodstatňuje zřízení návěstního bodu na trati v mezistaničních úsecích Rakovník – Lašovice a Rakovník – Chrášťany, neboť zde lze i výhledově očekávat (mimo nečastých odchylek) jízdní řád s tzv. jednoduchým uspořádáním (jízdní řád, v němž se střídají vlaky jednoho a druhého směru).

### Provozní a dopravní technologie

V mezistaničních úseku Rakovník – Jesenice bude ponecháno zjednodušené řízení dle předpisu SŽDC D3 a bude provedena vazba mezi výpravčím a dirigujícím dispečerem D3 prostřednictvím souhlasového tlačítka pro odjezdy na trať D3. Základní údaje, zastávky zůstávají nezměněny.

## 2.2. Rychlosti, sklonové poměry

Vlivem rekonstrukce dochází ke změnám rychlosti v obvodu ŽST a části přilehlých úseků, do kterých Modernizace ŽST Rakovník zasahuje. Nově dochází k zavedení rychlostního profilu N130. Sклонové poměry jsou v zásadě zachovány podle stávajícího stavu.

tab. č. 44: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník

Rozh. spád/tř sklonu	Rychl 3	Rychl N	Rychl N130	Dopravná/km staničení	Rychl N130	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád/tř sklonu
10/II-III	(40)	(40)		Lužná u Rakovníka				2/VII
	(40)	40	(40)	0,315				
	(85)	85	90	0,391	(40)	40	(40)	
	(80)	80	85	3,528	90	85	(85)	
10/II-III	(75)	75	80	7,270	85	80	(80)	2/VII
	(70)	70	(70)	8,558	80	75	(75)	
				Rakovník 9,188	(70)	70	(70)	

tab. č. 45: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Lašovice

Rozh. spád/tř. sklonu	Rychl 3	Rychl N	Rychl N130	Dopravná/km staničení	Rychl N130	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád / tř. sklonu
		(70)	(70)	Rakovník				
9/I		70	90	41,723	(70)	70		
		70	75	39,959	90	70		
				Lašovice				

tab. č. 46: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Lubná

Rozh. spád / tř sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh. spád / tř sklonu
7/XII	/	(70)	Rakovník 0,000		/	20/V
		60	42,658	70		
		50	1,031	60		
			1,250	50		
		60	1,556	40		
			2,040	60		
			2,170	20		
			4,370	60		
			4,439	10		
		40	Lubná 4,499			

## Provozní a dopravní technologie

tab. č. 47: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Senomaty

Rozh. spád/tř sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád/tř sklonu
7/VII	/	60	Rakovník 0,000	60	/	12/V
		50	1,320			
			z Rakovník západ 1,672			
7/VII		60	2,050			12/V
		50	3,530			
		40	6,430			
			Senomaty			

tab. č. 48: Omezení nejvyšší traťové rychlosti a sklonové poměry v úseku Rakovník – Chrástřany

Rozh. spád/tř sklonu	Rychl 3	Rychl N	Dopravná/km staničení	Rychl N	Rychl 3	Rozh spád/tř sklonu
		(80)	Chrástřany			
15/II-III		60	7,986	80 L		3/VIII-IX
			7,761			
		70 L	7,751			
			7,526	60		
		60	1,663			
			1,436	70		
			42,658	60		
			Rakovník	(70)		

### 2.3. Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V TÚ Lužná u Rakovníka – Rakovník bude zachováno stávající zabezpečovací zařízení. V TÚ Lašovice – Rakovník bude vybudováno TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s počítači náprav. V TÚ Rakovník – Chrástřany dojde k nahrazení stávajícího zabezpečovacího zařízení 2. kategorie zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo. Na trati Rakovník – Blatno u Jesenice zůstane provoz řízen dle předpisu SŽDC D3. Na trati Rakovník – Mladotice zůstane provoz bez zabezpečovacího zařízení.

### 2.4. Délka vlaků

Návrhové uspořádání kolejíště a navržené užitečné délky dopravních kolejí v ŽST Rakovník nemá vliv na změnu stávajícího normativu délky nákladních vlaků na přilehlých tratích.

Délky vlaků osobní dopravy odpovídají stávajícímu stavu, délky nástupních hran však zahrnují i rezervu a jsou tak přizpůsobeny případnému výhledovému nasazení delších souprav vlaků osobní dopravy, než je tomu ve stávajícím stavu. V případě potřeby mimořádně dlouhých vlaků osobní dopravy (např. historické vlaky), je možné využít nástupiště č. 6a + 6b, jejichž případným spojením vzniká nástupní hrana délky 300 m. Konfigurace kolejíště toto dovoluje.

### Provozní a dopravní technologie

## 2.5. Výhledový provoz – osobní doprava

Z hlediska výhledového provozu dálkových vlaků osobní dopravy, tedy linky R24, nelze (dle vyjádření MDČR a dle „*Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017–2021*“, které MDČR zpracovalo) v krátkodobém horizontu očekávat výrazné změny v rozsahu ani provozním konceptu. V dlouhodobém výhledu MDČR nevyklučuje v souvislosti se stavbou „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla“ změnu provozního konceptu linky R24. Nelze však vyloučit ani možnost, že objednávku linky R24 do budoucna převezmou příslušní regionální objednatelé.

V regionální osobní dopravě dle „*Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje – Zásady objednávky regionální dopravy pro období 2016–2020*“:

- na trati 120 Praha – Kladno – Rakovník ve střednědobém výhledu (před „Modernizací trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla“) nelze očekávat výraznou změnu rozsahu ani dopravního modelu,
- na trati 174 Beroun – Rakovník se ve střednědobém výhledu předpokládá dílčí doplnění spojů, o výhledovém provozu na ostatních tratích zaústěných do ŽST Rakovník se tento dokument nezmiňuje.

S ohledem na případné další stavby v budoucnu realizované na tratích přilehlých k ŽST Rakovník nelze stanovit výhledové provozní koncepty na těchto tratích. Jako provozně nejnáročnější se jeví varianta vytvoření úplného taktového uzlu v ŽST Rakovník. Přiložené návrhové grafiky vlakové dopravy v traťových úsecích přilehlých k ŽST Rakovník, včetně plánu obsazení dopravních kolejí v ŽST Rakovník, jsou však sestaveny pro stávající provozní koncepty.

## 2.6. Výhledový provoz – nákladní doprava

Z hlediska nákladní dopravy bude ŽST Rakovník i nadále zájmovou stanicí Armády České republiky, ve městě Rakovníku dochází k obnovení vojenské posádky.

Ucelené vlaky s vozy určenými pro vlečku Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. lze dle vyjádření přepravce (vlečkaře) nadále očekávat cca 20 vozové, případná snížená poptávka bude řešena snížením frekvence dodávek. Přisun a odsun vozů na vlečku / z vlečky bude nadále probíhat po 2–4 vozech, ostatní vozy budou odstaveny ve stanici (odstaveny mohou být i déle než na 24 hodin).

V případě ucelených vlaků s vozy určenými pro vlečku AgroZZN, a.s. – vlečka Rakovník je nutno i ve výhledu očekávat vlaky o délce do 500 metrů, je nutno počítat s cca 30 minutovou až hodinovou předávkou soupravy na vlečku / z vlečky.

### 2.6.1. Hmotnostní normativy

Vzhledem k tomu, že vlivem rekonstrukce nedochází ke změně sklonových nebo směrových poměrů, případně ke změně trakce, nelze předpokládat změnu technického normativu hmotnosti vlaků.

## Provozní a dopravní technologie

## 2.7. Železniční stanice Rakovník

Dopravní funkce stanice se ve vztahu k železniční síti nemění.

S ohledem na výhledovou frekvenci cestujících a optimalizaci investičních nákladů je navrženo zřízení úrovněového přístupu cestujících na nástupiště prostřednictvím centrálního přechodu, který bude z hlediska bezpečnosti vybaven VZPK. S ohledem na výhledovou délku vlaků byla stanovena délka nástupních hran, které jsou konkrétně popsány v kapitole 2.4.4. Rychlosti v kolejových spojkách a odbočných větvích výhybek byly navrženy s ohledem na dynamiku jízdy vlaků osobní dopravy a prostorových dispozic stanice.

V tabulce č. 49 jsou uvedeny specifikace o dopravních kolejích ve stanici.

tab. č. 49: Seznam dopravních kolejí v ŽST Rakovník a jejich parametrů

Označení koleje	Užitečná délka koleje [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Vymezené polohou		
1a	247	Sc1a – námezník výh. č. 24	Sc1a – L1a	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro osobní vlaky směr Lužná u Rakovníka, Lašovice
1b	/	Sc1a – Lc1c	/	/
1c	221	námezník výh. č. 12 – Lc1c	Sc1c – Lc1c	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro osobní vlaky směr Chrástany, Senomaty
1d	118	S1d – nám. výh. č. 2	S1d – Lc1d	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky ve směru Chrástany, zákaz odstavování drážních vozidel
2a	247	Sc2a – námezník výh. č. 26	Sc2a – L2a	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro osobní vlaky směr Lašovice, Lužná
2b	/	Sc2a – Lc2c	/	/
2c	293	námezník výh. č. 7 – Lc2c	Sc2c – Lc2c	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro osobní vlaky směr Senomaty, sekundárně Chrástany, případně Lubná
2d	209	S2d – hrot výh. č. 1	S2d – Lc2d	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky ve směru Jesenice a Mladotice, zákaz odstavování drážních vozidel
3a	218	zarážedlo – námezník výh. č. 24	Sc3a – L3a	kusá vjezdová a odjezdová pro osobní vlaky z / do směru Lašovice, Lužná
4	201	námezník výh. č. 9 – zarážedlo	Sc4 – Lc4	kusá vjezdová a odjezdová pro vlaky všech směrů

### Provozní a dopravní technologie

6a	241	Sc6a – námezník výh. č. 23	Sc6a – L6a	vjezdová a odjezdová, primárně určena pro osobní vlaky všech směrů, možné využití i pro nákladní dopravu (při současném užití koleje 6b)
6b	/	Sc6a – Lc6c	/	/
6c	238	námezník výh. č. 9 – Lc6c	Sc6c – Lc6c	vjezdová a odjezdová, primárně určena pro osobní vlaky všech směrů, možné využití i pro nákladní dopravu (při současném užití koleje 6a)
6a + 6b + 6c	488	námezník výh. č. 9 – námezník výh. č. 23	Sc6c – L6a	
8	476	námezník výh. č. 10 – námezník výh. č. 22	Sc8 – L8	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro potřeby nákladní dopravy
10	334	námezník výh. č. 11 – námezník výh. č. 20	Sc10 – L10	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky všech směrů, primárně pro potřeby nákladní dopravy
101	107	námezník výh. č. 104 – S101	Lc101 – S101	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky ze směru Senomaty, zákaz odstavování drážních vozidel

V tabulce č. 50 jsou uvedeny specifikace o manipulačních kolejích ve stanici.

tab. č. 50: Seznam manipulačních kolejí v Rakovník a jejich parametrů

Označení koleje	Užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Vymezené polohou		
3b	195	zarážedlo – námezník výh. č. 12	zarážedlo – Se14	kusá, boční rampa délky 88 m
5a	220	zarážedlo – námezník výh. č. 28	zarážedlo – Se27	kusá, odstavení nákladních vozů
5b	346	čelní rampa – hrot výh. č. 6	čelní rampa – Se11	kusá, čelní rampa, zpevněná nakládková a vykládková plocha, potřeby AČR
5c	103	zarážedlo – námezník výh. č. 6	zarážedlo – Se8	kusá, odstavování nákladních vozů
10a	203	zarážedlo – námezník výh. č. 21	zarážedlo – Se26	kusá, odstavování nákladních vozů
12	247	námezník výh. č. 13 – námezník výh. č. 19	Se15 – Se23	odstavování nákladních vozů
14	140	námezník výh. č. 14 – námezník výh. č. 17	Se16– Se22	odstavení osobních vozů, kolej pro posun souprav z/na vlečku
16	88	námezník výh. č. 15 – námezník výh. č. 16	Se17 – Se19	objízdna, pro jízdu lokomotiv
18	78	námezník výh. č. 15 – námezník výh. č. 16	Se19 – Se20	objízdna, pro jízdu lokomotiv

### Provozní a dopravní technologie

20	117	zarážedlo – námezník výh. č. 16	zarážedlo – Se21	odstavování vozů / lokomotiv
----	-----	------------------------------------	------------------	------------------------------

V tabulce č. 51 je uveden návrhový soupis a umístění návěstidel ve stanici.

tab. č. 51: Popis návěstidel, návrhový stav		
Označení návěstidla	Druh návěstidla	Poloha v km
PřJL	předvěst	2,710
PřCHL	předvěst	2,427
JL	vjezdové	2,302
CHL	vjezdové	1,725
S2d	odjezdové	1,168
PřKL	předvěst	2,251
KL	vjezdové	1,848
S1d	odjezdové	1,134
S201	odjezdové	1,696
Lc201	cestové	1,589
S2d	cestové	1,168
Lc1d	cestové	1,016
Lc2d	cestové	43,314
Sc2c	cestové	42,664
Sc1c	cestové	42,590
Sc6c	cestové	42,657
Sc4	cestové	42,663
Sc8	cestové	42,660
Sc10	cestové	42,612
Lc4	cestové	42,462
Lc6c	cestové	42,418
Sc6a	cestové	42,393
Lc1c	cestové	42,369
Lc2c	cestové	42,369
Sc1a	cestové	42,342
Sc2a	cestové	42,342
Sc3a	cestové	42,309
L10	odjezdové	42,278
L8	odjezdové	42,183
L6a	odjezdové	42,169
L2a	odjezdové	42,094
L1a	odjezdové	42,094
L3a	odjezdové	42,087
PS	vjezdové	8,058
PřPS	předvěst	7,270
BS	vjezdové	41,452
PřBS	předvěst	40,745

## Provozní a dopravní technologie

tab. č. 52: Seřadovací návěstidla a jejich umístění

Označení návěstidla	Druh návěstidla	Poloha v km	Poznámka
Se1	seřadovací	1,934	návěstidlo plnící funkci označníku
Se2	seřadovací	1,663	návěstidlo plnící funkci označníku
Se3	seřadovací	1,725	
Se4	seřadovací	1,793	návěstidlo plnící funkci označníku
Se5	seřadovací	1,356	
Se6	seřadovací	1,322	
Se7	seřadovací	1,202	
Se8	seřadovací	42,981	
Se9	seřadovací	42,975	
Se10	seřadovací	42,916	
Se11	seřadovací	42,909	
Se12	seřadovací	42,810	
Se13	seřadovací	42,665	
Se14	seřadovací	42,601	
Se15	seřadovací	42,573	
Se16	seřadovací	42,530	
Se17	seřadovací	42,503	
Se18	seřadovací	42,494	
Se19	seřadovací	42,416	
Se20	seřadovací	42,416	
Se21	seřadovací	42,415	
Se22	seřadovací	42,390	
Se23	seřadovací	42,322	
Se24	seřadovací	42,247	
Se25	seřadovací	42,219	
Se26	seřadovací	41,144	
Se27	seřadovací	41,996	
Se28	seřadovací	41,937	
Se29	seřadovací	41,936	
Se30	seřadovací	41,715	
Se31	seřadovací	41,707	
Se32	seřadovací	41,622	
Se33	seřadovací	8,449	
Se34	seřadovací	8,372	návěstidlo plnící funkci označníku
Se35	seřadovací	41,504	návěstidlo plnící funkci označníku
Se101	seřadovací	1,357	
Se102	seřadovací	1,249	

**2.7.1. Sklonové poměry kolejí**

Výhledové sklonové poměry kolejí nejsou oproti stávajícímu stavu výrazně změněny.

**Provozní a dopravní technologie**



### 2.7.2. Stavební připravenost pro osazení zabezpečovače ETCS

Stanice je dle návrhového řešení stavebně uzpůsobena pro osazení zabezpečovače ETCS. Připravenost spočívá zejména v umístění návěstidel dle *Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy*, a dále novém typu staničního zabezpečovacího zařízení typu elektronické stavědlo.

V následující tabulce jsou uvedeny délky ochranných drah pro návěstidla umístěná na jihovýchodním zhlaví/záhlaví stanice (směr Lužná u Rakovníka a Lašovice). Pouze v této části stanice budou existovat vlakové cesty s rychlostí vyšší než 60 km/h. Seznam návěstidel umístěných v této části stanice, body ohrožení a délky ochranných drah jsou uvedeny v následující tabulce.

tab. č. 53: Uvolňovací rychlosti v ŽST Rakovník						
Návěstidlo	Poloha EOA	Bod ohrožení dle SŽ TSI CCS/MP1	Poloha bodu ohrožení	Uvolňovací rychlost	Rychlost za návěstidlem	Poznámka
JL	2,302	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	60 km/h	vjezdové návěstidlo
CHL	1,725	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	70 km/h	vjezdové návěstidlo
S201	1,696	ve smyslu čl. 5.3.2.5	1,702	10 km/h	50 km/h	ochr. dráha 6 m
Lc201	1,589	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
KL	1,848	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	60 km/h	vjezdové návěstidlo
S1d	1,134	ve smyslu čl. 5.3.2.5	1,181	10 km/h	60 km/h	ochr. dráha 47 m
S2d	1,168	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Lc2d	43,314	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Lc1d	1,016	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	60 km/h	
Sc2c	42,664	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Sc4	42,663	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Sc6c	42,657	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Sc8	42,660	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Sc10	42,612	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	50 km/h	
Sc1c	42,590	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h	70 km/h	
Lc4	42,462	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	15 km/h	/	zakončení koleje dynamickým zarážedlem

### Provozní a dopravní technologie

Lc6c	42,418	ve smyslu čl. 5.3.2.8	42,393	10 km/h	50 km/h	
Sc6a	42,393	ve smyslu čl. 5.3.2.3	42,418	10 km/h	50 km/h	
Sc3a	42,309	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	15 km/h	/	zakončení koleje dynamickým zaráždlem
Lc1c	42,369	ve smyslu čl. 5.3.2.5	42,359	10 km/h	70 km/h	ochr. dráha 10 m
Lc2c	42,369	ve smyslu čl. 5.3.2.5	42,359	10 km/h	70 km/h	ochr. dráha 10 m
Sc1a	42,342	ve smyslu čl. 5.3.2.5		10 km/h	70 km/h	
Sc2a	42,342	ve smyslu čl. 5.3.2.5		10 km/h	70 km/h	
L10	42,278	nám. výh. č. 26	42,077	20 km/h		ochr. dráha 201 m
L8	42,183	nám. výh. č. 26	42,077	20 km/h		ochr. dráha 106 m
L6a	42,169	nám. výh. č. 26	42,077	15 km/h		ochr. dráha 74 m (+17 m)
L2a	42,094	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h		
L1a	42,094	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h		
PS	8,058	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h		vjezdové návěstidlo
BS	41,452	ve smyslu čl. 5.3.2 není ohrožující bod	/	20 km/h		vjezdové návěstidlo

### 2.7.3. Seznam výhybek

V tabulce č. 54 jsou uvedeny výhybky v ŽST Rakovník.

tab. č. 54: Seznam výhybek, kolejových křižovatek, výkolejek a kolejových zábran

Označení	Způsob obsluhy	Místo obsluhy	Zabezpečení	EOV
1	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
2	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
3	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
4	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
5	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
6	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
7	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
8	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
9	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
10	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
11	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
12	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
13	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne

### Provozní a dopravní technologie

14	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
15	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
16	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
17	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
18ab	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
19ab	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
20	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
21	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
22	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
23	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
24	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
25	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
26	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
27	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
28	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ne
29	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
30	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
102	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
103	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
104	ústředně	výpravčí DK	elektrický přestavník	ano
T1	místně	OZZD	uzamykatelný závorňík	ne

#### 2.7.4. Rychlosti

Maximální rychlost ve staničních kolejích č. 1 a 2 je 70 km/h, v koleji č. 6 60 km/h, v ostatních dopravních kolejích je rychlost 50 km/h, v manipulačních kolejích 40 km/h. Rychlosti v kolejích, kolejových spojkách a odbočných větvích výhybek byly stanoveny s ohledem na dynamiku jízdy vlaku a vycházejí ze zpracovaného záměru projektu. Rychlosti ve spojkách jsou uvedeny v příloze č. 2 této TZ.

#### 2.7.5. Nástupiště

Ve stanici jsou navržena 2 nástupiště, jedno poloostrovní a jedno vnější s jazykovým uspořádáním. Výška nástupních hran je navržena 550 mm nad TK. Parametry nástupních hran jsou uvedeny v následující tabulce č. 55 Na nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup centrálním přechodem s výstražným zařízením a šikmými chodníky.

tab. č. 55: Nástupiště ve stanici Rakovník		
Nástupiště	Délka nástupiště	Výška nástupní hrany nad TK
č. 1 u koleje č. 3a	151 m	550 mm
č. 1 u koleje č. 1a	172 m	550 mm
č. 1 u koleje č. 1c	105 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 2a	105 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 2c	60 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 4	70 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 6a	167 m	550 mm
č. 2 u koleje č. 6c	107 m	550 mm
č.1 u koleje 101	80 m	550 mm

#### Provozní a dopravní technologie

Délky nástupních hran byly, oproti uvažovaným délkám ze zpracovaného záměru projektu, ve většině mírně navýšeny. Důvodem je zejména použití dynamických zarážedel u kusých kolejí, případně dostatečný odstup zastavující soupravy od hlavního návěstidla.

Šířka nástupišť činní:

- 4 m pro nástupiště 1a mezi kolejemi 1a a 3a (dvě nástupní hrany)
- 2,85 m pro nástupiště 1c mezi kolejemi 1c a 3b (jedna nástupní hrana)
- 4,45 až 8,21 m pro nástupiště 2a mezi kolejemi 6a a 2a (dvě nástupní hrany), šířka nástupiště je proměnná, neboť kolej 6a je zde částečně umístěna v oblouku
- 8,21 m pro nástupiště 2c mezi kolejemi 6b a 2b (dvě nástupní hrany)
- 3,46 m pro nástupiště 2c mezi kolejemi 4 a 6c (dvě nástupní hrany)

#### 2.7.6. Zabezpečovací zařízení

Stanice bude osazena novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo.

Ovládání stanice je uvažováno místně z JOP nebo desky nouzové obsluhy. Zabezpečovací zařízení musí být schopné dálkového ovládání z centrálního dispečerského pracoviště určeného provozovatelem dráhy. K tomuto účelu bude ve stavědlové ústředně instalována skříň s technologií umožňující tuto funkci. Dálkové ovládání celé oblasti bude předmětem samostatné stavby.

Ve stanici Rakovník je uvažováno s umístěním regionální dispečerské pracoviště. Z toho pracoviště budou ovládány traťové úseky:

- **Rakovník (mimo) – Jesenice (mimo) – Blatno u Jesenice (mimo)**; bez záložního pracoviště
- **Rakovník (mimo) – Kralovice u Rakovníka**; bez záložního pracoviště
- **Beroun-Závodí (mimo) – Rakovník (mimo)**; záložní pracoviště Beroun
- **Kladno (mimo) – Rakovník**; záložní pracoviště Kladno

Dispečerské pracoviště v žst Rakovník je zároveň pracovištěm záložním (ZP) pro následující tratě:

- **Lužná u Rakovníka (mimo) – Droužkovice (mimo)**
- **Obrnice (mimo) – Louny předměstí (mimo) – Rakovník (mimo)**

#### 2.7.7. Styk drah

Návrhový stav nezasahuje do ostatních drah, všechny vlečky zůstávají zapojeny jako ve stávajícím stavu. V návrhovém stavu dojde k přečíslování výhybek, jakými jsou ostatní dráhy napojeny do železniční sítě Správy železnic.

#### 2.7.8. Informační systém

Železniční stanice bude vybavena novým informačním systémem. Orientační systém bude zhotoven v souladu se směnicí č. 118 *Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách (včetně grafického manuálu k tomuto předpisu)*. Ovládání informačního systému bude místní.

### 2.8. Technologie provozu

V souvislosti s určitými změnami ve výhledovém konceptu oproti stávajícímu (jako je vyšší počet spojů linky R24), byly zpracovány výhledové GVD. Ty jsou zobrazeny ve formě přílohy č. 10. Výhledové

#### Provozní a dopravní technologie

GVD byly konstruovány s ohledem na spočtené požadavky v jízdní době v záměru projektu, a byly následně konzultovány se zástupci objednatele regionální dopravy – IDSK.

### 2.8.1. Osobní doprava

Ve výhledu dochází pouze k dílčím změnám rozsahu osobní dopravy, jako je například navýšení počtu spojů linky R24 ze 6 na 8 párů /den. Koncepce vedení vlaků zůstává zachována.

Změny rozsahu dopravy vlaků kategorie Os se v době zpracování projektu nepředpokládají.

#### Rakovník – Lužná u Rakovníka

tab. č. 56: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů									
Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R	R24	528B	8	8	8	8	8	8	8
Sp	R24	528B	8	8	8	8	8	8	8
Os	S50	528B	10	10	10	10	10	10	10
Celkem			26	26	26	26	26	26	26

tab. č. 57: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů									
Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R	R24	528B	8	8	8	8	8	8	8
Sp	R24	528B	8	8	8	8	8	8	8
Os	S50	528B	10	10	10	10	10	10	10
Celkem			26	26	26	26	26	26	26

#### Rakovník – Lašovice

tab. č. 58: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů									
Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		520E	0	0	0	0	0	1	1
Os	S75	520E	19	19	19	19	19	19	19
Celkem			19	19	19	19	19	20	20

tab. č. 59: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů									
Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
R		520E	0	0	0	0	0	1	1
Os	S75	520E	19	19	19	19	19	19	19
Celkem			19	19	19	19	19	20	20

#### Rakovník – Lubná

Dle vyjádření regionálního objednatele dopravy IDSK není v plánu objednávat dopravní výkony na tuto trať. Pravidelní denní provoz na této trati byl od začátku platnosti GVD 2021/2022 pozastaven. Navržené úpravy žst Rakovník umožňují i opětovné zavedení pravidelného provozu na této trati.

#### Rakovník – Senomaty

tab. č. 60: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

#### Provozní a dopravní technologie

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S57	522B	17	17	17	17	17	10	10
Celkem			17	17	17	17	17	10	10

tab. č. 61: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S57	522B	17	17	17	17	17	10	10
Celkem			17	17	17	17	17	10	10

### Rakovník – Chrášťany

tab. č. 62: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S52	531A	16	16	16	16	16	9	9
Celkem			16	16	16	16	16	9	9

tab. č. 63: Denní počet vlaků os. dopravy v lichém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů

Kategorie	Linka	Trať	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
Os	S52	531A	16	16	16	16	16	9	9
Celkem			12	12	16	16	16	16	16

### 2.8.2. Nákladní doprava

Pro potřeby nákladní dopravy jsou primárně určeny dopravní koleje č. 8, 10 a dále manipulační koleje v obvodu ŽST. Rozsah nákladní dopravy se výhledově zásadně nemění.

Ucelené vlaky s vozy určenými pro vlečku Procter & Gamble – Rakona, s.r.o. lze dle vyjádření přepravce (vlečkaře) nadále očekávat cca 20 vozové, případná snížená poptávka bude řešena snížením frekvence dodávek. Přisun a odsun vozů na vlečku / z vlečky bude nadále probíhat po 2–4 vozech, ostatní vozy budou odstaveny ve stanici (odstaveny mohou být i déle než na 24 hodin).

V případě ucelených vlaků s vozy určenými pro vlečku AgroZZN, a.s. – vlečka Rakovník je nutno i ve výhledu očekávat vlaky o délce do cca 500 metrů, je nutno počítat s cca 30 minutovou až hodinovou předávkou soupravy na vlečku / z vlečky.

### 2.8.3. Návrhové jízdní doby

V této kapitole jsou stanoveny jízdní doby pro mezistaniční úseky přilehlé k ŽST Rakovník pro typické vlaky osobní dopravy (a pro ně typické soupravy), a to pro stávající i navržený stav. Tabulka 64 zobrazuje jízdní doby v úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka:

tab. č. 64: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka

R		Os					Os		R	
Stáv.	Návrh	Stáv.	Návrh				Stáv.	Návrh	Stáv.	Návrh

### Provozní a dopravní technologie

0,0	0,0	0,0	0,0	↓	<b>Lužná u Rakovníka</b>	↑	7,0	7,0	9,0	8,5
		6,0	6		Rakovník zastávka		3,5	3,0		
8,5	8,0	3,5	3,0		<b>Rakovník</b>		0,0	0,0	0,0	0,0
<b>8,5</b>	<b>8,0</b>	<b>9,5</b>	<b>9,0</b>		<b>CELKEM *</b>		<b>10,5</b>	<b>10,0</b>	<b>9,0</b>	<b>8,5</b>

Vlivem stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ tak dojde u rychlíků v úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka (v obou směrech) a u osobních vlaků v úseku Rakovník – Rakovník zastávka (v obou směrech) ke zkrácení jízdních dob o 0,5 minuty.

Tabulka 65 zobrazuje jízdní doby osobního vlaku tvořeného soupravou složenou z motorové jednotky řady 814.0 v úseku Rakovník – Lašovice.

tab. č. 65: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Lašovice						
Os					Os	
Stáv.	Návrh				Stáv.	Návrh
0,0	0,0	↓	<b>Rakovník</b>	↑	4,5	4,5
4,5	4,5		Chlum u Rakovníka		3,0	3,0
3,0	3,0		<b>Lašovice</b>		0,0	0,0
<b>7,5</b>	<b>7,5</b>		<b>CELKEM *</b>		<b>7,5</b>	<b>7,5</b>

Vlivem stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ tak nedochází v úseku Rakovník – Lašovice ke zkrácení ani prodloužení jízdních dob osobních vlaků.

Tabulka 66 zobrazuje jízdní doby osobního vlaku tvořeného soupravou složenou z motorového vozu řady 814 v úseku Rakovník – Senomaty.

tab. č. 66: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Senomaty						
Os					Os	
Stáv.	Návrh				Stáv.	Návrh
0,0	0,0	↓	<b>Rakovník</b>	↑	3,0	2,5
3,0	2,5		Rakovník západ		7,0	7,0
7,0	7,0		<b>Senomaty</b>		0,0	0,0
<b>10,0</b>	<b>9,5</b>		<b>CELKEM *</b>		<b>10,0</b>	<b>9,5</b>

Vlivem stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ tak dojde v úseku Rakovník – Rakovník západ u osobních vlaků v obou směrech ke zkrácení jízdních dob o 0,5 minuty.

Tabulka 67 zobrazuje jízdní doby osobního vlaku tvořeného soupravou složenou z motorové jednotky řady 814.0 v úseku Rakovník – Chrástany.

tab. č. 67: Jízdní doby v minutách v úseku Rakovník – Chrástany						
Os					Os	
Stáv.	Návrh				Stáv.	Návrh
0,0	0,0	↓	<b>Rakovník</b>	↑	11,5	11,5
11,5	11,5		<b>Chrástany</b>		0,0	0,0

#### Provozní a dopravní technologie

Vlivem stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ tak nedochází v úseku Rakovník – Chrástky ke zkrácení ani prodloužení jízdních dob osobních vlaků.

## 2.9. Úspora cestovních dob

Úspora cestovních dob cestujících byla stanovena na základě výpočtů provedených v řešení záměru projektu, jehož zpracovatelem je společnost taktici.cz, s.r.o. Dochází k úspoře 0,5 minuty pro jízdy vlaků ze/ve směru Lužná u Rakovníka a Senomaty.

## 2.10. Úspora zaměstnanců

V rámci zpracování ZP byla spočtena následující úspora zaměstnanců: 2 signalistů, 1 výpravčí vnější služby v rámci jedné pracovní směny.

tab. č. 68: Denní počet vlaků os. dopravy v sudém směru dle kategorií vlaků a provozních dnů				
Pracovní pozice	Počet prac.	Turnus	Záloha	Počet míst celkem
Výpravčí	1	4,731	0,757	5,488
Výpravčí vnější služby	1	4,731	0,757	5,488
Signalista St.1	1	4,699	0,752	5,451
Signalista St.2	1	4,699	0,752	5,451
Celkem ve stávajícím stavu				21,878
Celkem v návrhovém stavu				5,488
Navrhovaná úspora				16,39



### 3. ZÁVĚR

Návrhový stav byl zpracován na základě výsledků návrhu dokumentace modernizace ŽST Rakovník dle předchozího stupně dokumentace (záměru projektu), který byl dále rozvíjen v mnoha profesních oblastech.

Návrhové řešení obsahuje zvýšení rychlostí a tím dosažení nepatrných úspor v cestovních dobách. Zabezpečovací zařízení stanice bude zbudováno nové, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu. Stanice splňuje též infrastrukturní požadavky na osazení zabezpečovače ETCS. V rámci stavby bude ŽST osazena zabezpečovačem ETCS úrovně L1 LS. Nově navržená poloostrovní nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK zajistí bezbariérový nástup do přistavených vlakových souprav. Úrovňový přístup na nástupiště č. 2 bude zabezpečen dle požadavků na VZPK.

## 4. SEZNAM PŘÍLOH

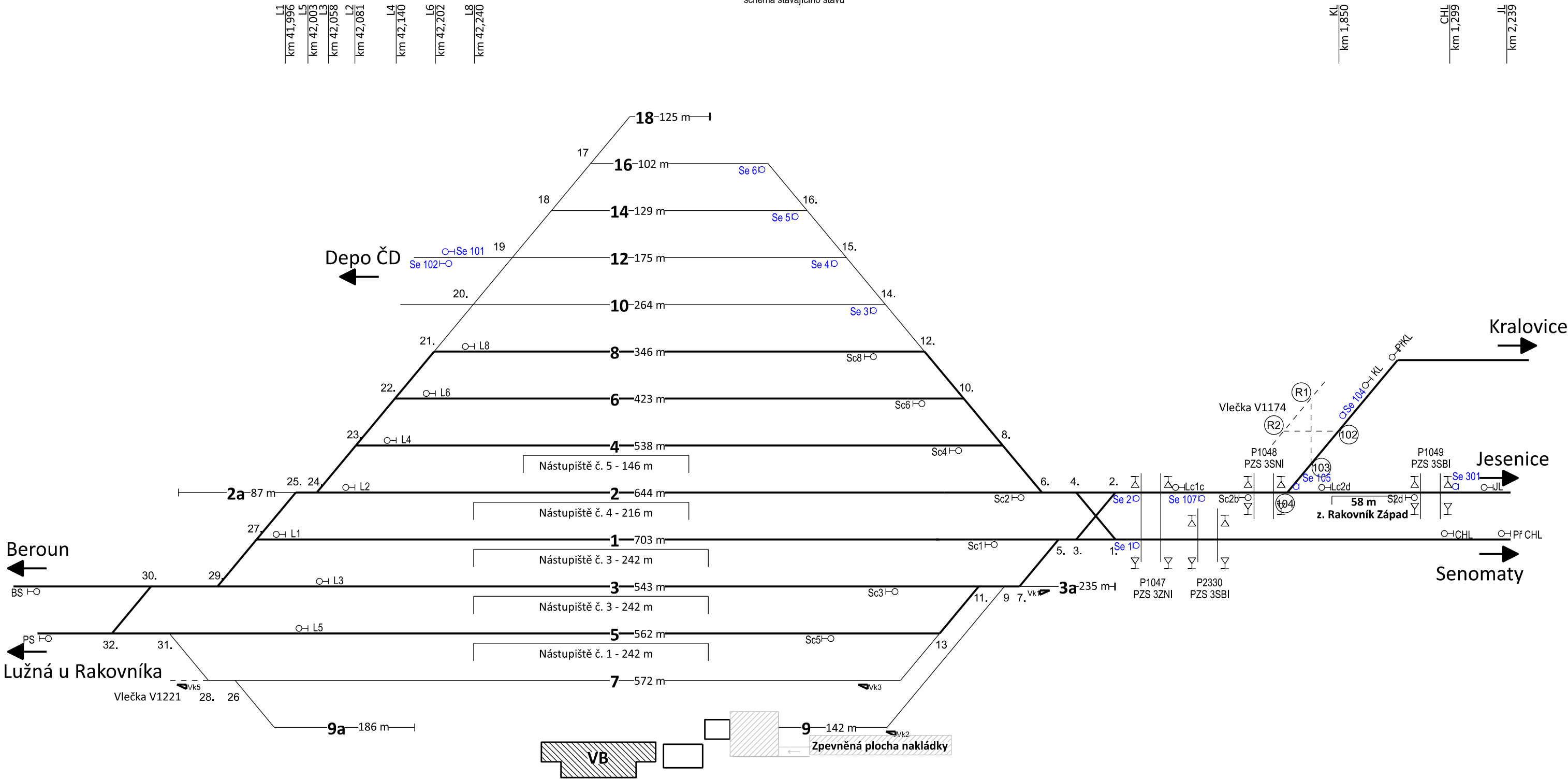
Příloha 1:	Staniční schéma stávajícího stavu
Příloha 2.1:	Staniční schéma návrhového stavu ŽST Rakovník
Příloha 2.2:	Staniční schéma návrhového stavu, znázornění zhlaví a záhlaví
Příloha 3:	Grafy dynamického průběhu rychostí
Příloha 4.1:	Schéma linkového vedení, stávající stav
Příloha 4.2:	Schéma linkového vedení, výhledový stav
Příloha 5.1:	Plán obsazení kolejí, první část
Příloha 5.2:	Plán obsazení kolejí, druhá část
Příloha 6:	Vyjádření MD ČR
Příloha 7:	Vyjádření IDSK
Příloha 8:	Vyjádření Ústeckého kraje
Příloha 9:	Skutečné dopravní výkony v letech 2019 až 2021
Příloha 10:	Návrhový nákresný jízdní řád
Příloha 11:	Návrh rozsahu náhradní autobusové dopravy

### 4.1. ZDROJE

- Tabulky TTP
- Staniční řád ŽST Rakovník ve znění 9. změny
- Staniční schéma ve formátu xls
- Záměr projektu „Modernizace ŽST Rakovník“
- Vyjádření objednatelů osobní dopravy
- Plán moderního zabezpečení české železnice
- Jízdní řád 2022/2023
- GVD 2021/2022

# ŽST Rakovník

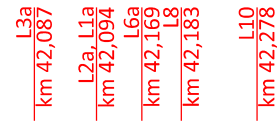
schéma stávajícího stavu



## LEGENDA:

- 2 výh. ručně přestavovaná
- 2. výh. ústředně přestavovaná
- ② výh. ústředně přestavovaná s EO
- dopravní kolej
- manipulační kolej
- manipulační kolej

## schéma návrhového stavu


$$\frac{\text{KL}}{\text{km } 1,848}$$

CHL  
km 1,725

km 2,302  
JL

Lužná u Rakovníka

esenice


Senomaty


PS  
km 8,058  
BS  
km 41,452

$$\frac{\text{km } 41,615}{=\text{km } 8,450}$$

km 42,664	Sc1c
km 42,590	Sc4
km 42,663	Sc8
km 42,660	Sc6c
km 42,657	Sc10
km 42,612	

- 1 výhybka ovládaná ručně
1. výhybka ovládaná ústředně
- ① výhybka ovládaná ústředně s EOv

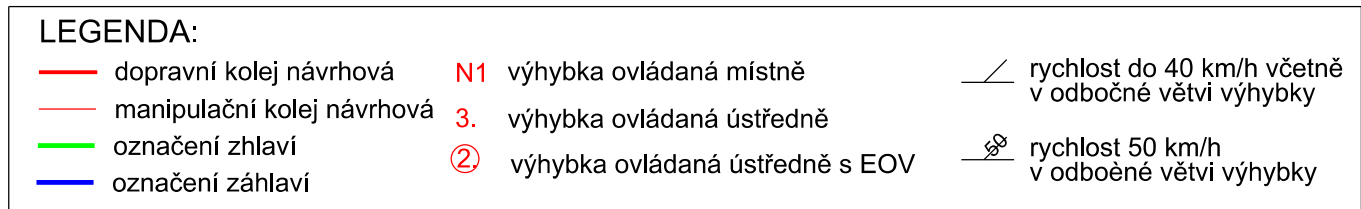
 rychlost do 40 km/h včetně  
v odbočné větvi výhybky

 rychlost 50 km/h  
v odbočné větvi výhybky

```
*          18 = 78 m
** 1a + 1b + 1c = 496 m
*** 2a + 2b + 2c = 570 m
```

## Příloha č. 2.1

## označení zhlaví a záhlaví



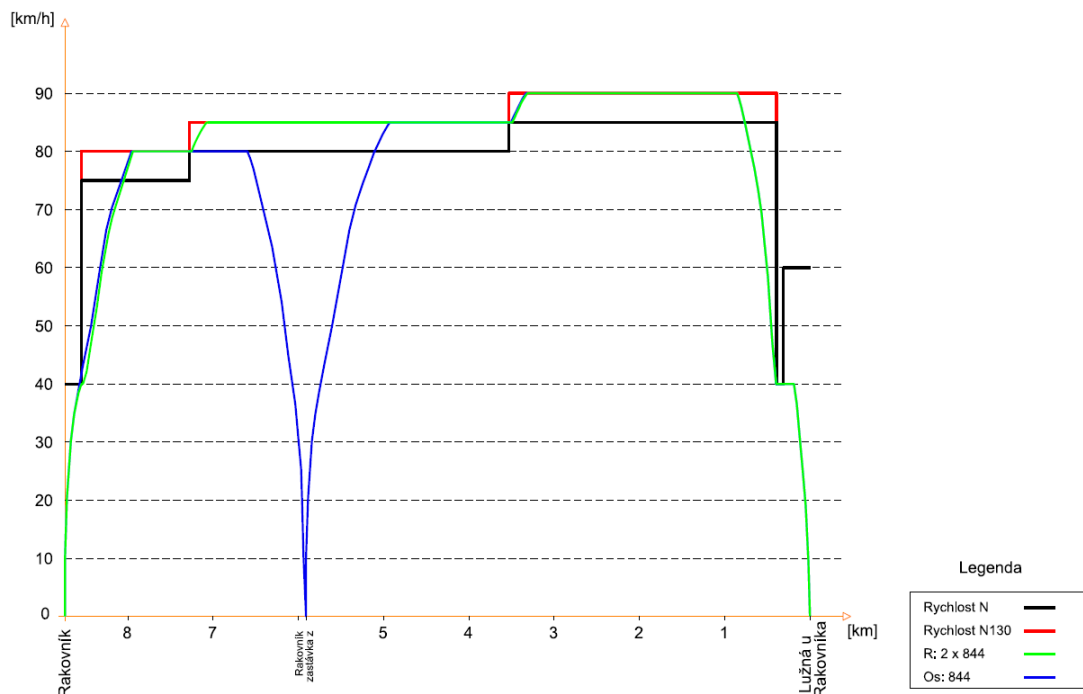
## Grafy dynamického průběhu rychlostí

Příloha č. 3

## 1. Traťový úsek Rakovník – Lužná u Rakovníka

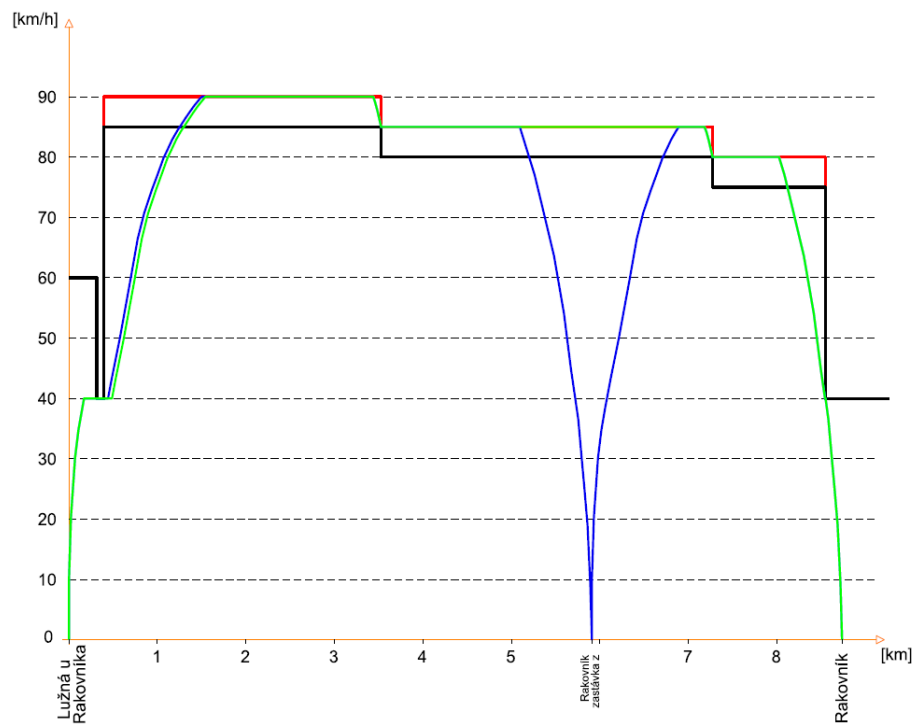
Pro tento traťový úsek byly simulovány 2 typové soupravy – osobní vlaky kategorie R a Os. Výsledné grafy rychlostí jsou popsány následujícími obrázky č. 1 až 4.

Graf dynamického průběhu rychlostí - stávající stav, sudý směr



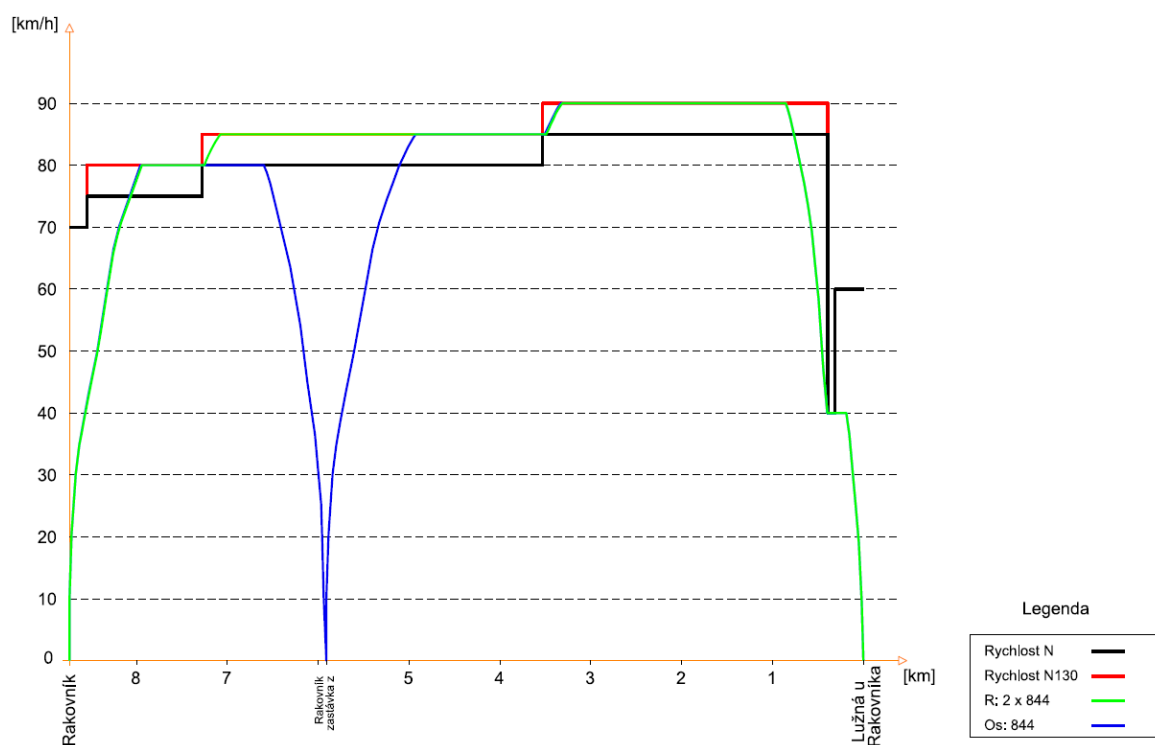
Obrázek č. 1 – Graf rychlostí směr Lužná u Rakovníka, stávající stav, sudý směr

Graf dynamického průběhu rychlostí - stávající stav, lichý směr



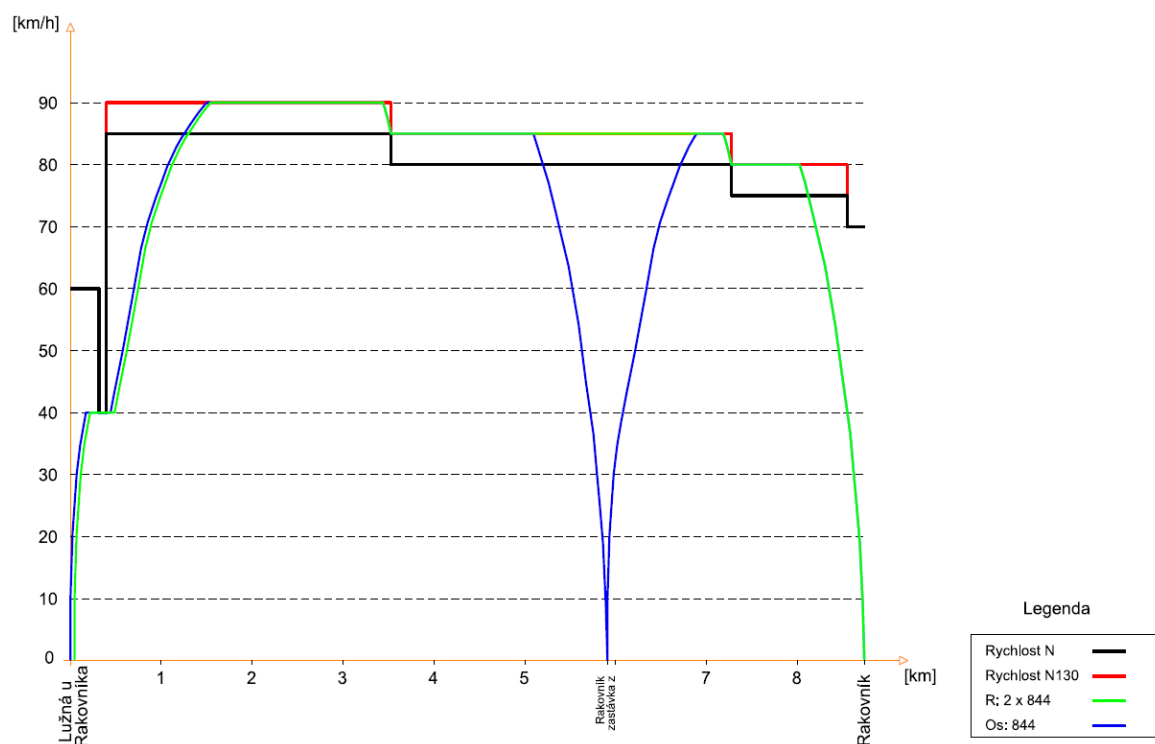
Obrázek č. 2 – Graf rychlostí směr Lužná u Rakovníka, stávající stav, lichý směr

### Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, sudý směr



Obrázek č. 3 – Graf rychlostí směr Lužná u Rakovníka, návrhový stav, sudý směr

### Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, lichý směr

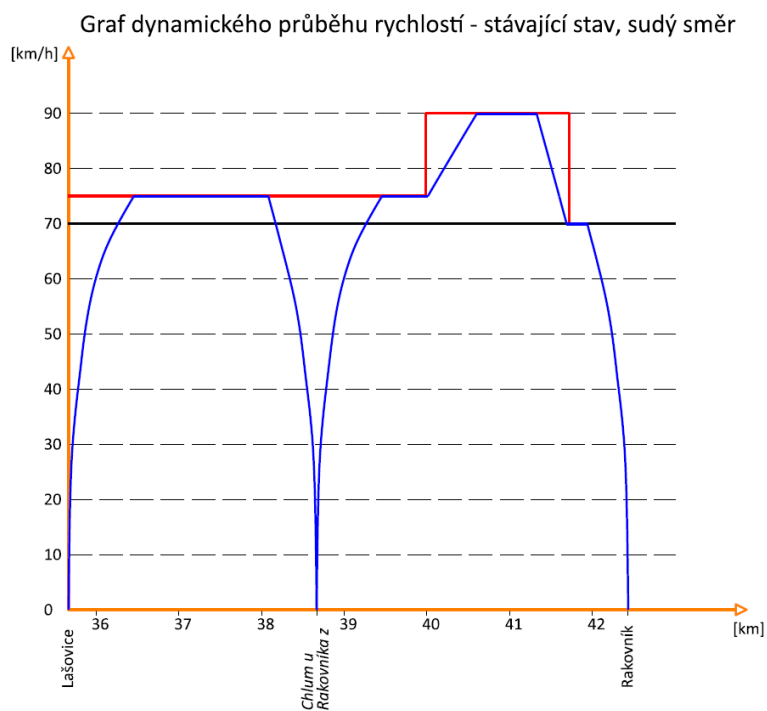


Obrázek č. 4 – Graf rychlostí směr Lužná u Rakovníka, návrhový stav, lichý směr

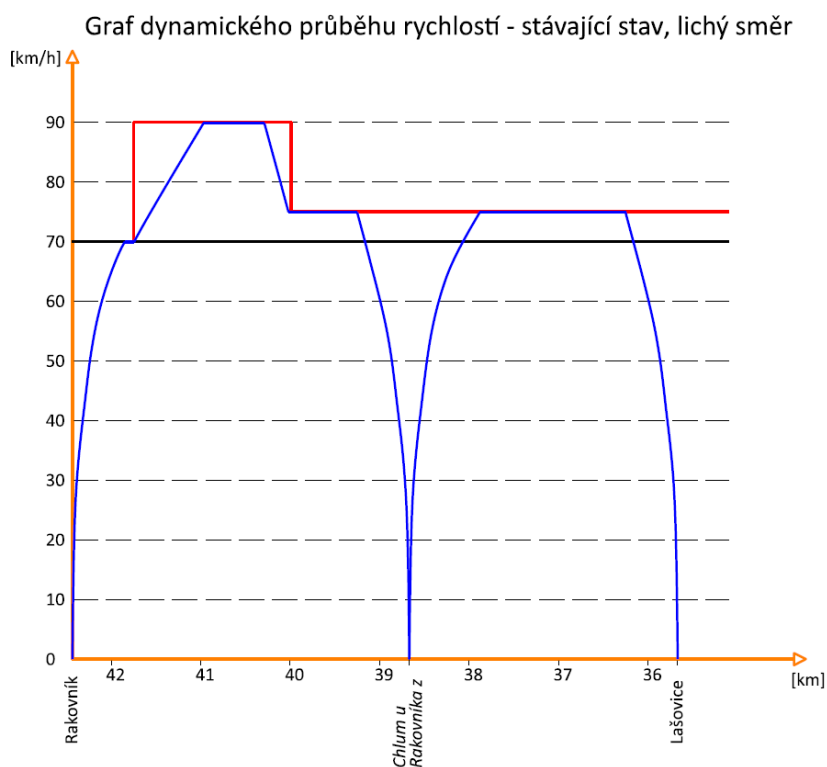


## 2. Traťový úsek Rakovník – Lašovice

V tomto traťovém úseku byla provedena simulace pouze pro vlak kategorie Os. Výsledné grafy rychlostí jsou zobrazeny následujícími obrázky č. 5 až 8.

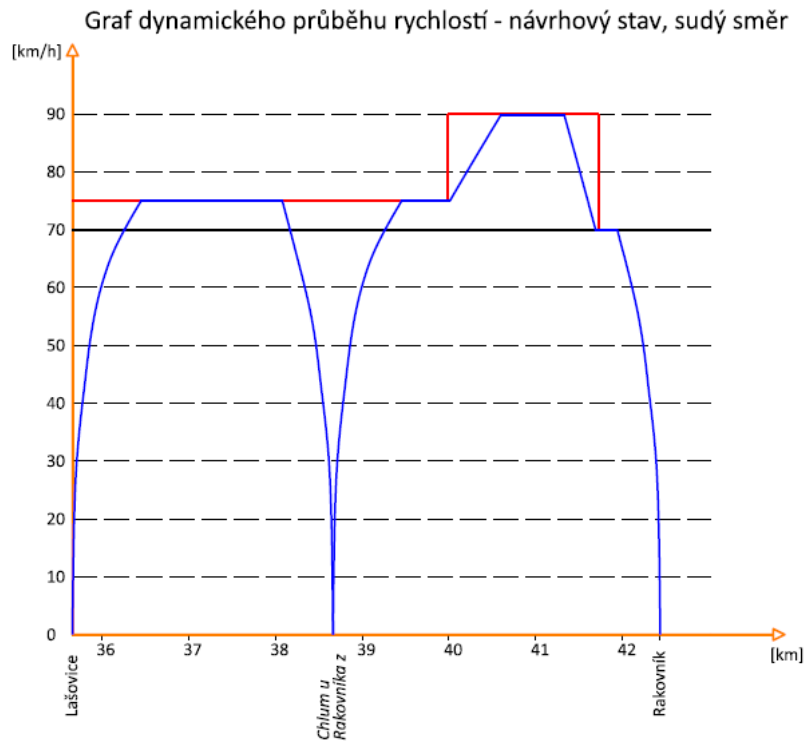


Obrázek č. 5 – Graf rychlostí směr Lašovice, stávající stav, sudý směr

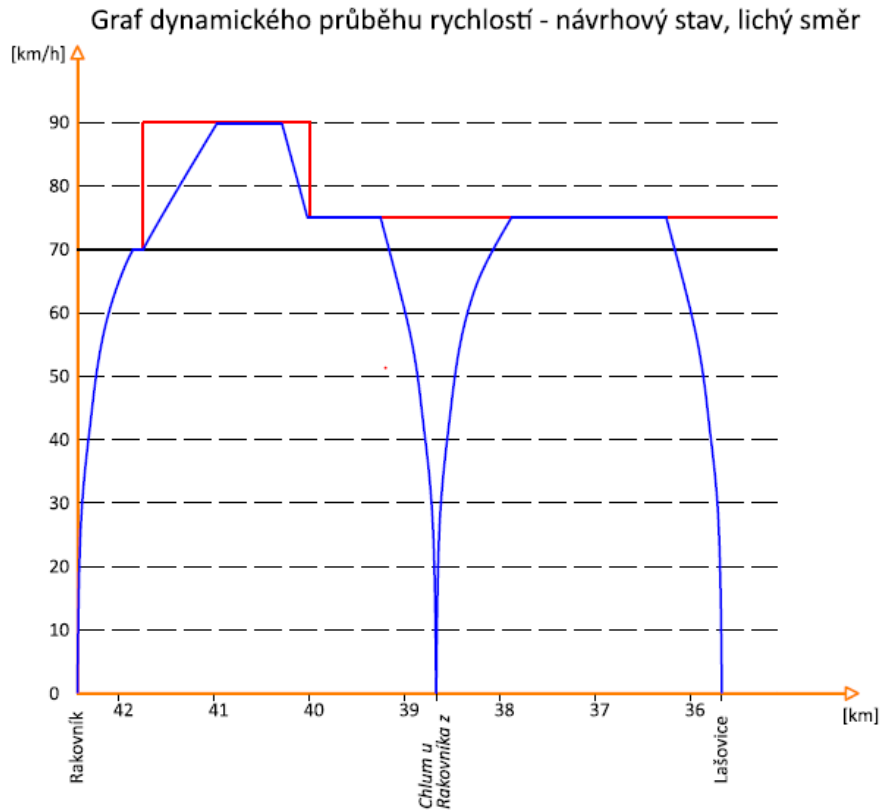


Obrázek č. 6 – Graf rychlostí směr Lašovice, stávající stav, lichý směr

### Rakovník - Lašovice



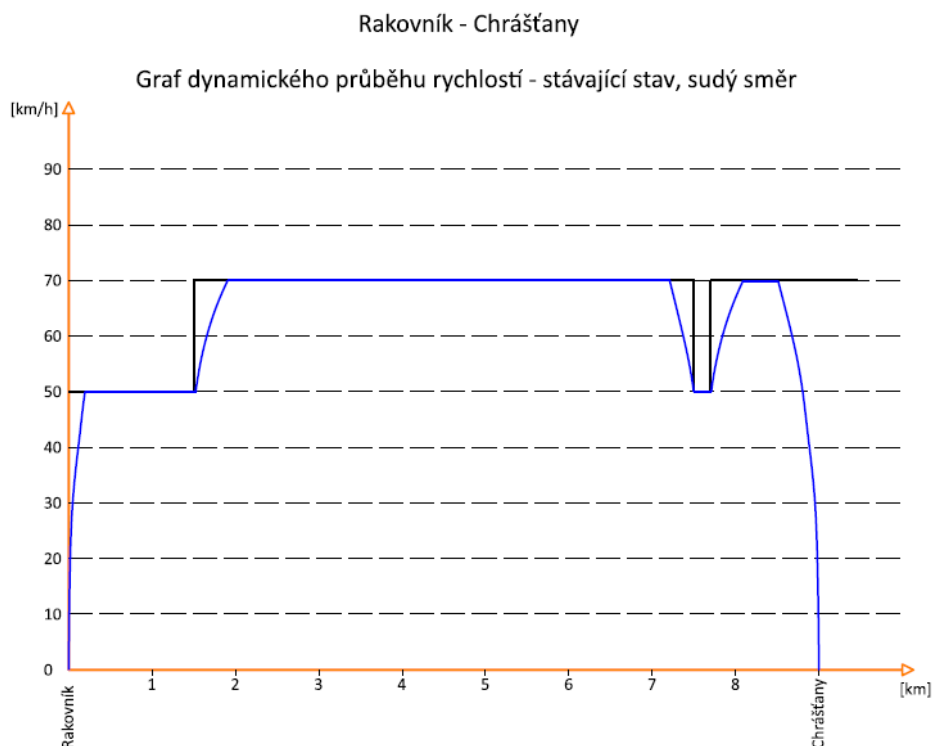
Obrázek č. 7 – Graf rychlostí směr Lašovice, návrhový stav, sudý směr



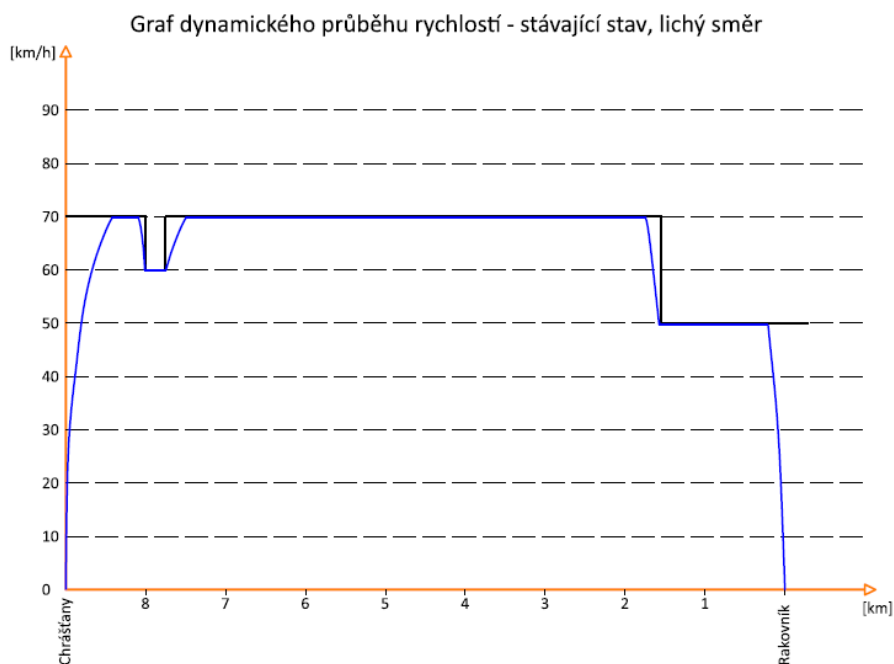
Obrázek č. 8 – Graf rychlostí směr Lašovice, návrhový stav, lichý směr

### 3. Traťový úsek Rakovník – Chrášťany

V tomto traťovém úseku byla provedena simulace pouze pro vlak kategorie Os. Výsledné grafy rychlostí jsou zobrazeny následujícími obrázky č. 9 až 12.



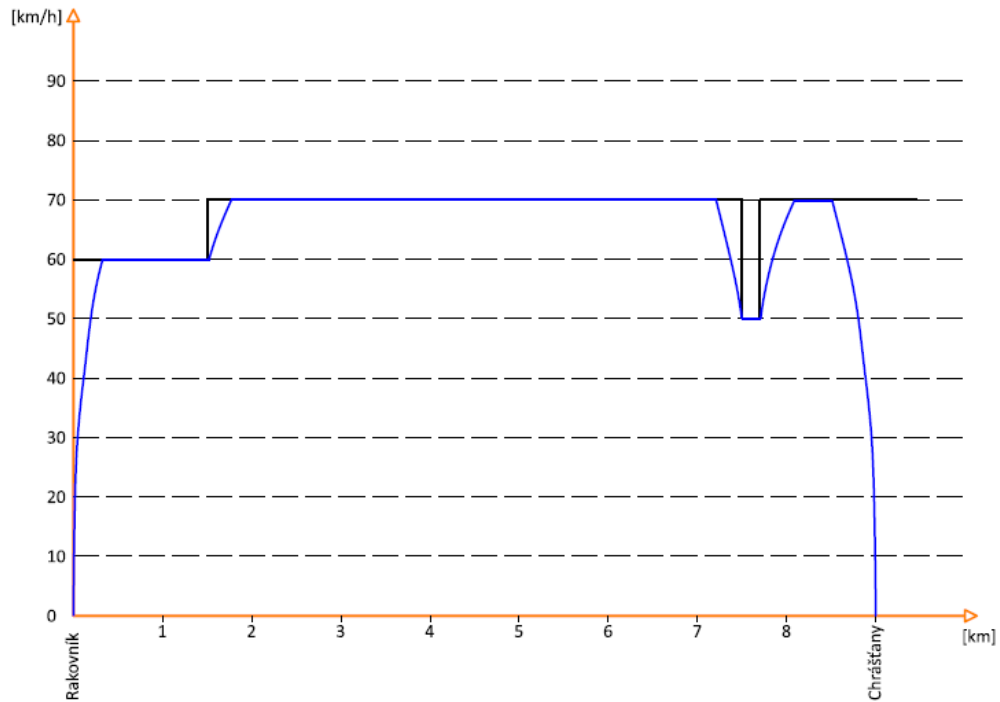
Obrázek č. 9 – Graf rychlostí směr Chrášťany, stávající stav, sudý směr



Obrázek č. 10 – Graf rychlostí směr Chrášťany, stávající stav, lichý směr

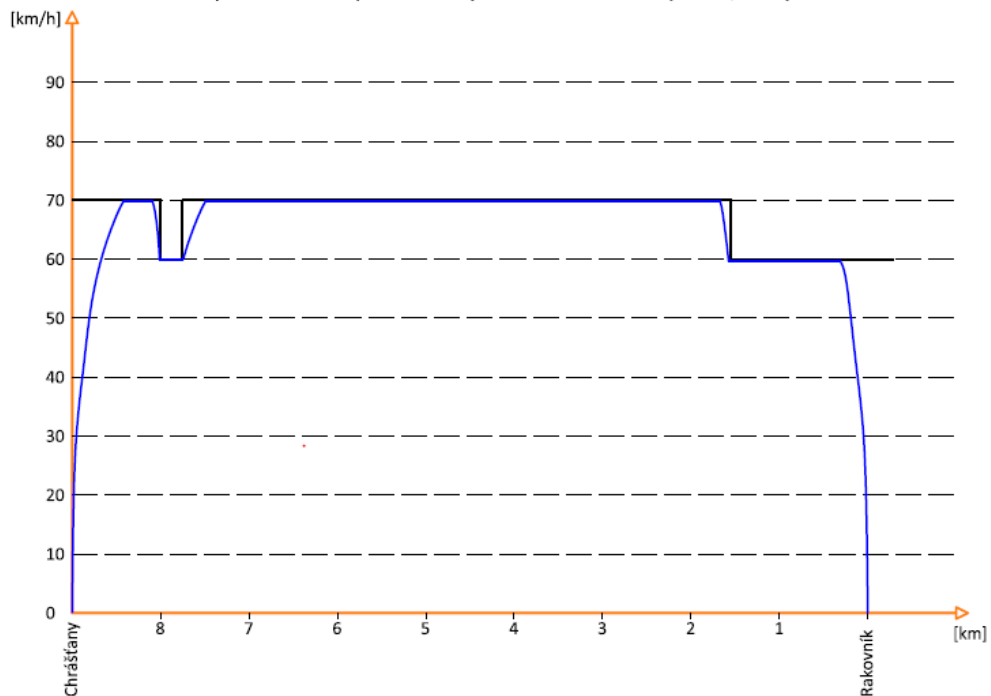
## Chrášťany - Rakovník

Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, sudý směr



Obrázek č. 11 – Graf rychlostí směr Chrášťany, návrhový stav, sudý směr

Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, lichý směr

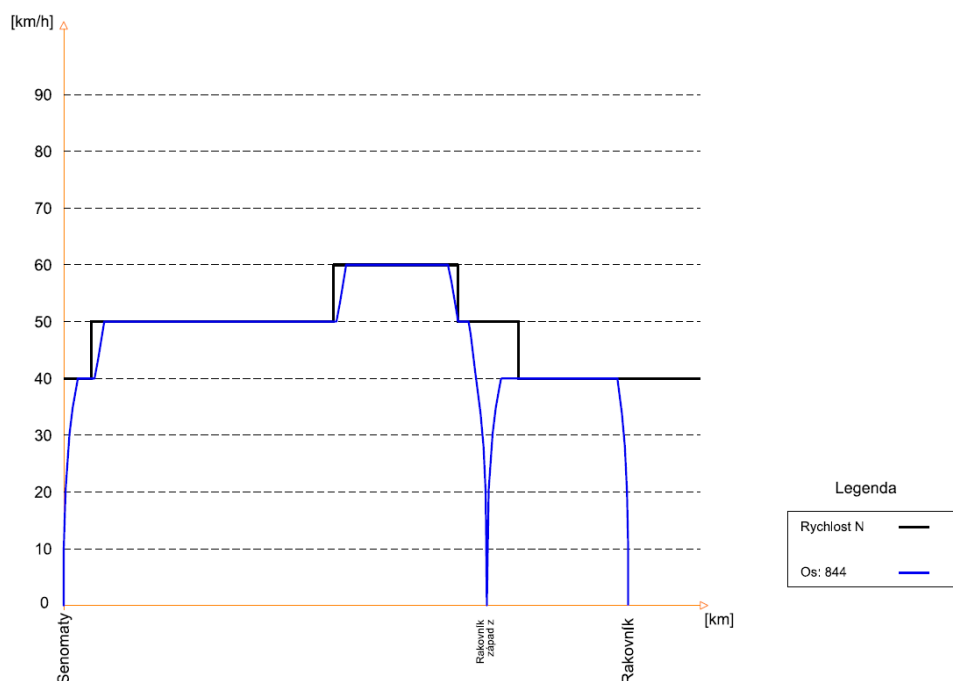


Obrázek č. 12 – Graf rychlostí směr Chrášťany, návrhový stav, lichý směr

#### 4. Traťový úsek Rakovník – Senomaty

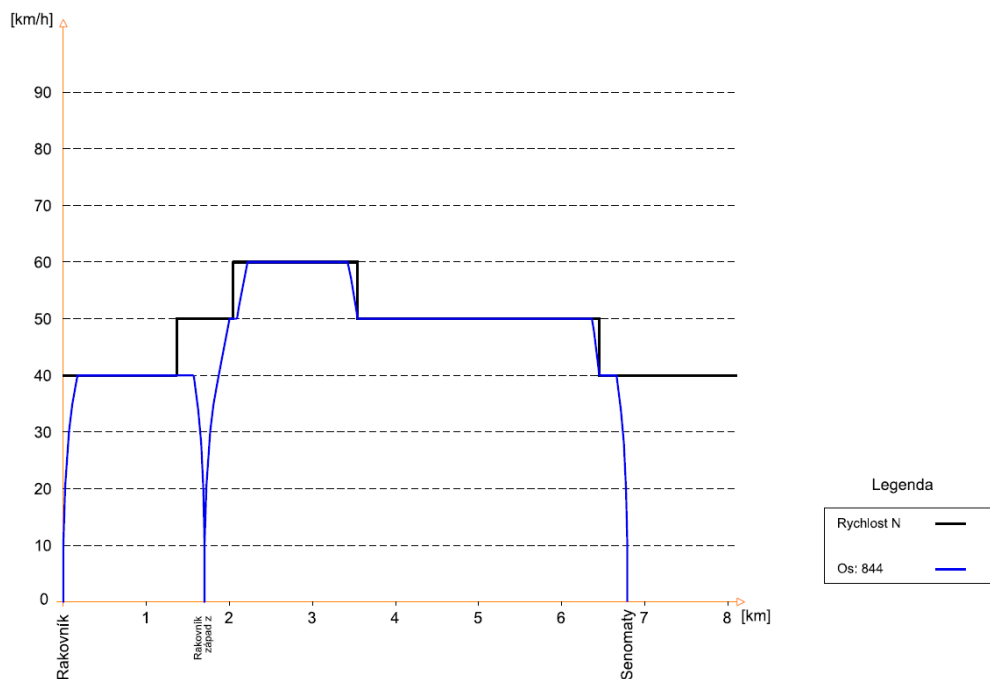
V tomto traťovém úseku byla provedena simulace pouze pro vlak kategorie Os. Výsledné grafy rychlostí jsou zobrazeny následujícími obrázky č. 13 až 16.

Graf dynamického průběhu rychlostí - stávající stav, sudý směr



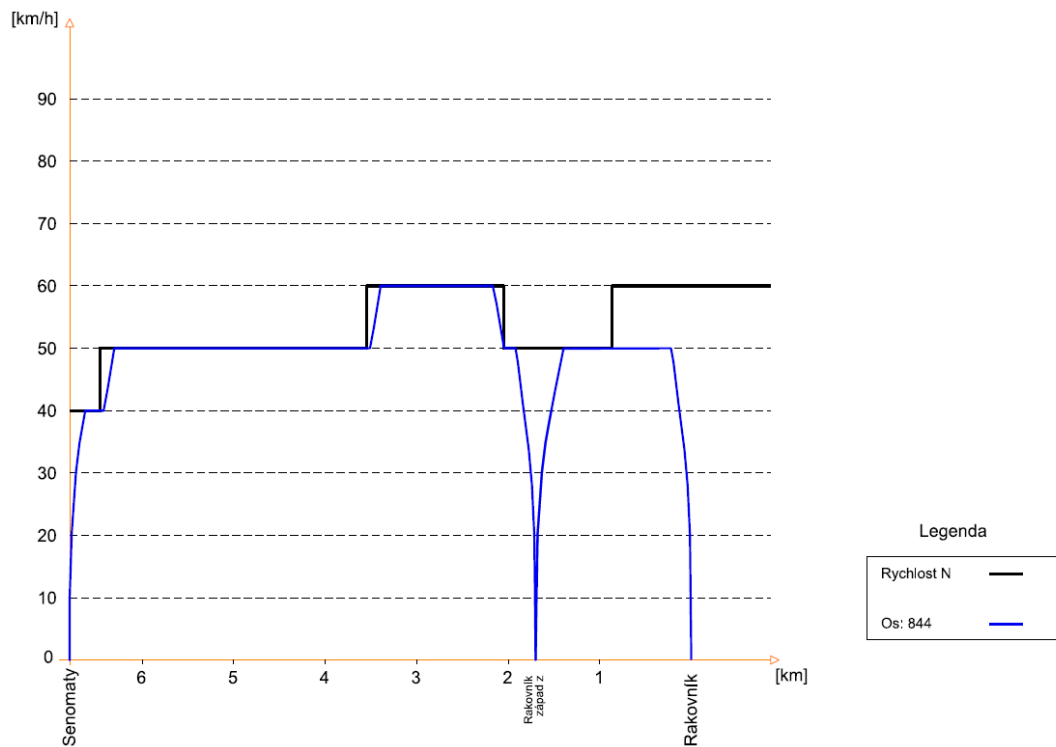
Obrázek č. 13 – Graf rychlostí směr Chrášťany, stávající stav, sudý směr

Graf dynamického průběhu rychlostí - stávající stav, lichý směr



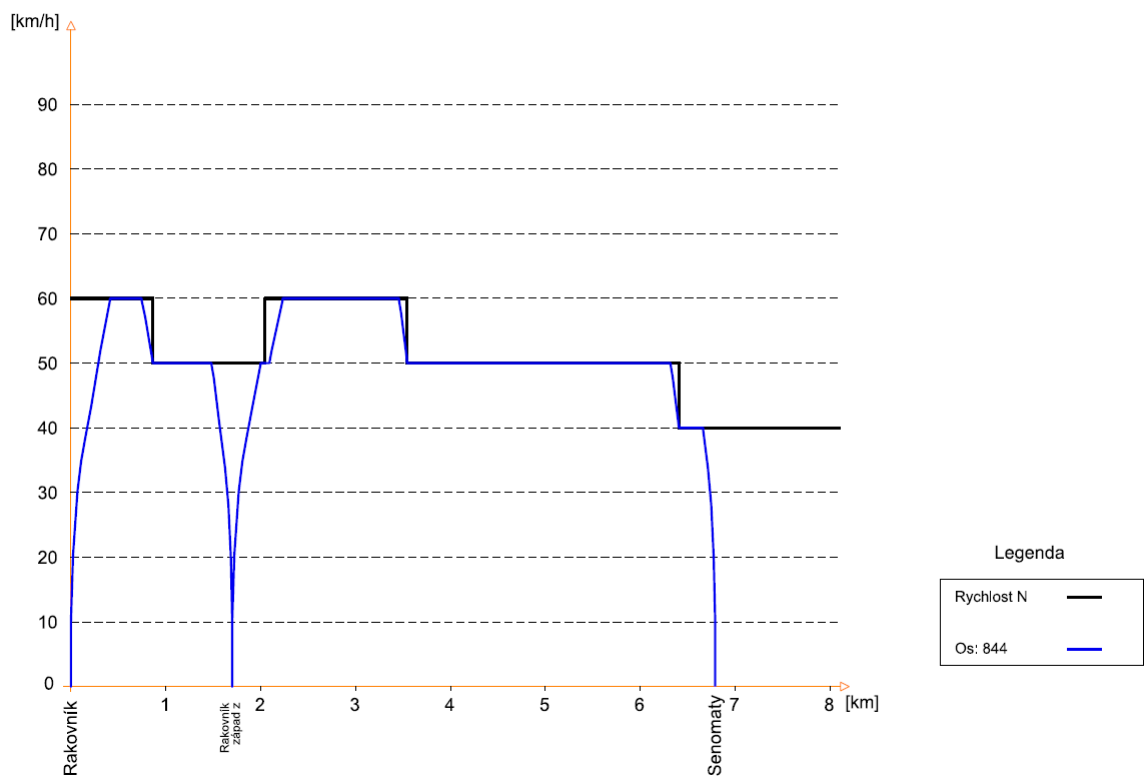
Obrázek č. 14 – Graf rychlostí směr Chrášťany, stávající stav, lichý směr

Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, sudý směr



Obrázek č. 15 – Graf rychlostí směr Chrastany, návrhový stav, sudý směr

Graf dynamického průběhu rychlostí - návrhový stav, lichý směr



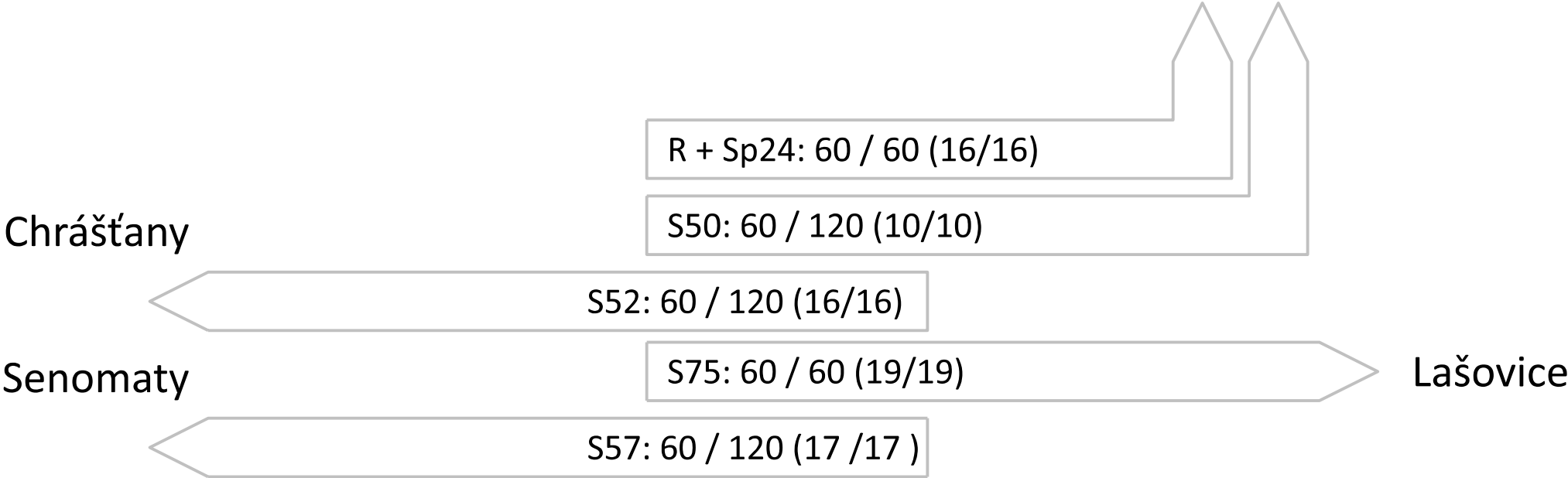
Obrázek č. 16 – Graf rychlostí směr Chrastany, návrhový stav, lichý směr



R24: 120 / 120 (6 / 6) označení linky: druh vlaku, takt během špičky / sedla ( počet vlaků v sudém směru / lichém směru)

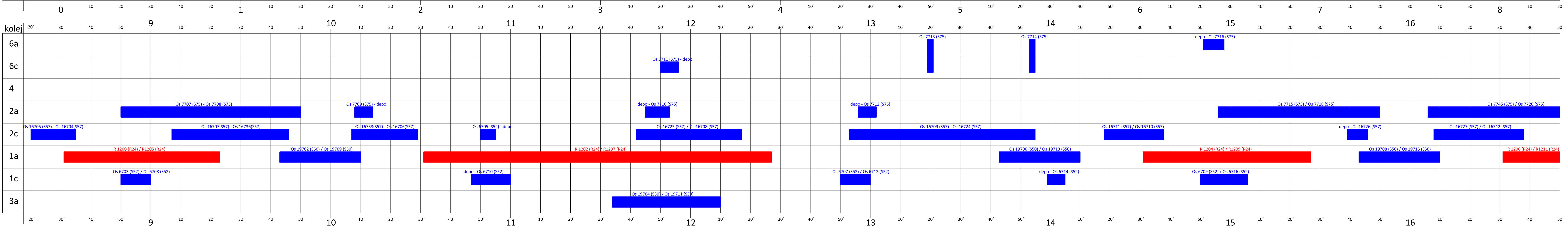
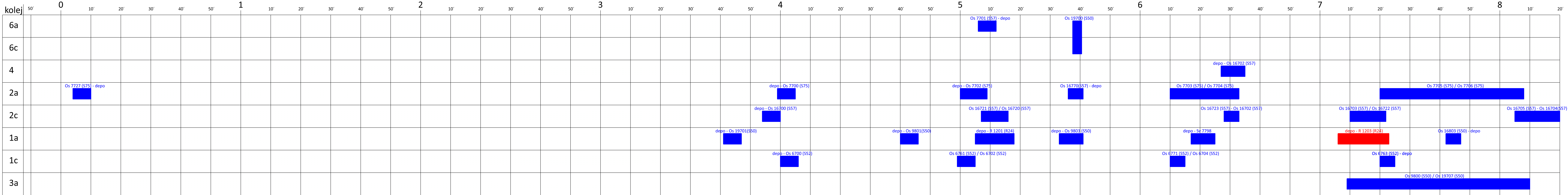
ŽST Rakovník - linkové vedení  
výhledový stav

Lužná u Rakovníka



R24: 60 / 120 (10/ 10) označení linky: druh vlaku, takt během špičky / sedla ( počet vlaků v sudém směru / lichém směru)

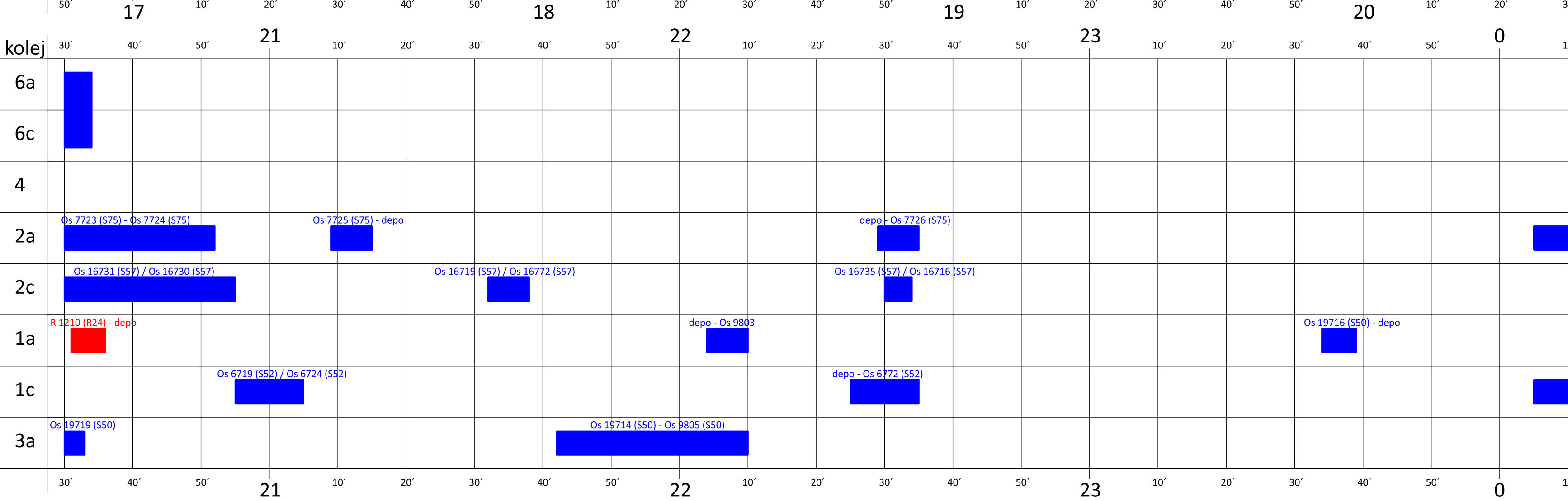
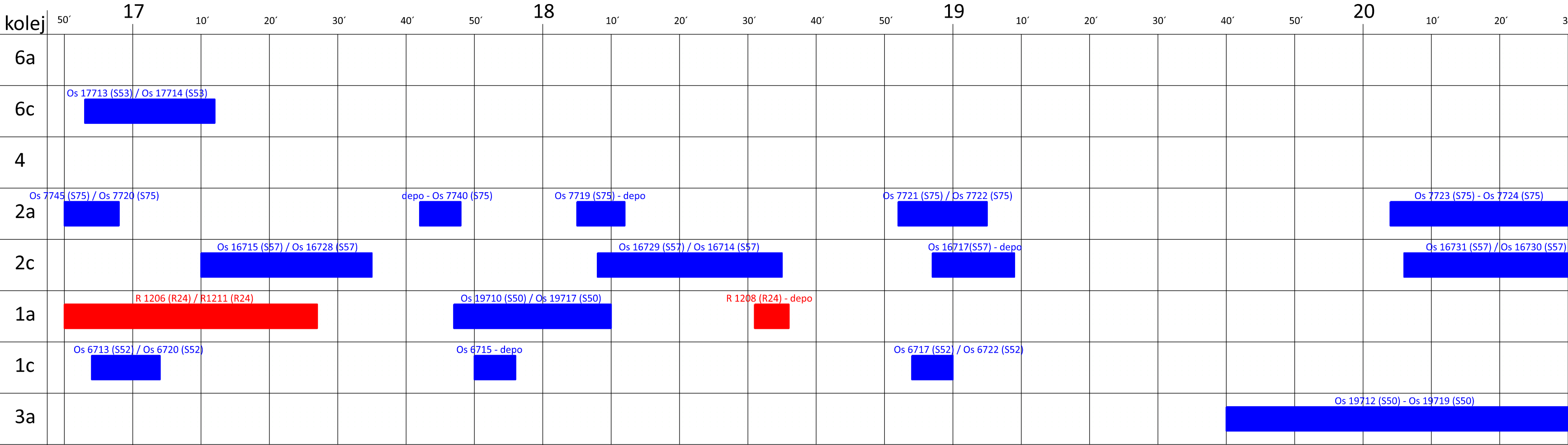




Plán obsazení dopravních kolejí určených pro osobní dopravu

- blízký časový horizont

Příloha č. 5.1



Plán obsazení dopravních kolejí určených pro osobní dopravu  
- blízký časový horizont

Dobrý den,

současný provozní koncept linky R24 zahrnuje 6 párů vlaků každý den, přičemž jeden pár vlaků se liší svou časovou polohou v závislosti na kalendáři omezení.

Pro potřeby výhledového rozsahu dopravy na této lince ve stavbách na ose Praha – Rakovník uvádíme, že všechny vlaky pojedou denně a bude doplněn chybějící polední pár. To dohromady činí **8 párů** vlaků denně. U linky R24 bude také zájem udržet stávající princip provozního konceptu, který vyžaduje nasazení pouze 2 souprav.

V případě potřeby doplnit další informace k provoznímu konceptu se na mne můžete přímo obrátit. S pozdravem

**Ing. Václav Macek**

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor veřejné dopravy

Tel: +420 225 131 340

Email: [vaclav.macek@mdcr.cz](mailto:vaclav.macek@mdcr.cz)

Příloha č. 6

## **Vyjádření IDSK**

Příloha č. 7

Vaše značka:  
Naše značka: 1771/21/DO2  
Vyřizuje: Hýbl / 725 741 618  
Datum: 8. 6. 2021

**VALBEK, spol. s r.o.**  
**Ing. Marek Peřina**  
**V Olšinách 2300/75**  
**100 00 Praha 10**

**Stávající a výhledový rozsah dopravy pro akci Modernizace ŽST Rakovník**

V železniční stanici Rakovník předpokládáme následující objednávku regionální dopravy:

**1. Stávající stav**

Jedná se o rozsah regionální dopravy v GVD 2021 doplněný o rychlíky linky R24 objednávané Ministerstvem dopravy.

**Rakovník – Lužná u Rakovníka**

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R	R24	528B	6	6	6
Sp	R24	528B	0	0	1
Sp	S50	528B	1	0	0
Os	S50	528B	10	10	9
Os	S51	528B	1	0	0
Celkem			18	16	16

Rozsah osobní dopravy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R	R24	528B	6	6	6
Sp	S50	528B	1	1	1
Os	S50	528B	11	10	9
Celkem			18	17	16

**Rakovník – Lašovice**

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R		520E	0	1	1
Os	S75	520E	15	13	13
Celkem			15	14	14

Rozsah osobní dopavy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R		520E	0	1	1
Os	S75	520E	15	13	13
Celkem			15	14	14

#### Rakovník – Lubná

Rozsah osobní dopavy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S53	522A	8	6	6
Celkem			8	6	6

Rozsah osobní dopavy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S53	522A	8	6	6
Celkem			8	6	6

#### Rakovník – Senomaty

Rozsah osobní dopavy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S57	522B	15	10	10
Os		522B	3	1	1
Celkem			18	11	11

Rozsah osobní dopavy v lichém směru						
Kategorie	Linka	Trať	Po – Čt	Pá	So	Ne
Os	S57	522B	14	15	10	10
Os/Sp		522B	3	3	1	1
Celkem			17	18	11	11

Osobní a spěšné vlaky bez označení linky jedou v úseku Rakovník – Rakovník západ.

#### Rakovník – Chrástřany

Rozsah osobní dopavy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S52	531A	12	9	9
Celkem			12	9	9

Rozsah osobní dopavy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S52	531A	12	9	9
Celkem			12	9	9

## 2. Výhledový stav

Jedná se o rozsah regionální dopavy po dokončení modernizace trati Praha-Veleslavín – Kladno (předpoklad GVD 2027), opět doplněný o rychlíky linky R24 objednané Ministerstvem dopavy.

### Rakovník – Lužná u Rakovníka

Rychlíky a spěšné vlaky linky R24 plánujeme v prokladu v souhrnném intervalu 60/60 minut na uzel v X:00. Osobní vlaky linky S50 plánujeme v intervalu 60/120 minut mimo hlavní uzel v celou hodinu (X:40/X:20).

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R	R24	528B	8	8	8
Sp	R24	528B	8	8	8
Os	S50	528B	10	10	10
Celkem			26	26	26

Rozsah osobní dopravy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R	R24	528B	8	8	8
Sp	R24	528B	8	8	8
Os	S50	528B	10	10	10
Celkem			26	26	26

### Rakovník – Lašovice

Osobní vlaky linky S75 plánujeme v intervalu 60/60 minut s možností lokálního posílení v přepravních špičkách na uzel v X:00 (posilové spoje ve špičkách v X:30).

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R		520E	0	1	1
Os	S75	520E	19	19	19
Celkem			19	20	20

Rozsah osobní dopravy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
R		520E	0	1	1
Os	S75	520E	19	19	19
Celkem			19	20	20

### Rakovník – Lubná

V dlouhodobém výhledu plánujeme ponechat na této trati jen rekreační provoz vybranými spoji o víkendech. Přesný rozsah provozu ani přesné časové polohy nejsou v tuto chvíli známy, předpokládáme však časové polohy mimo hlavní uzel v X:00.

### Rakovník – Senomaty

Osobní vlaky linky S57 plánujeme v intervalu 60/120 minut s možností lokálního posílení v přepravních špičkách na uzel v X:00 (posilové spoje ve špičkách v X:30).

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S57	522B	17	10	10
Celkem			17	10	10

Rozsah osobní dopravy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne

Os	S57	522B	17	10	10
Celkem			17	10	10

### **Rakovník – Chrástany**

Osobní vlaky linky S52 plánujeme v intervalu 60/120 minut na uzel v X:00.

Rozsah osobní dopravy v sudém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S52	531A	16	9	9
Celkem			16	9	9

Rozsah osobní dopravy v lichém směru					
Kategorie	Linka	Trať	Po – Pá	So	Ne
Os	S52	531A	16	9	9
Celkem			16	9	9

S pozdravem

Ing. Pavel Winter

Zástupce ředitele pro dopravní obslužnost



## Vyjádření Ústeckého kraje

Příloha č. 8



**Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem**  
**Odbor dopravy a silničního hospodářství**

Valbek, spol. s r.o.  
Ing. Marek Peřina  
Vaňurova 505/17  
460 07 Liberec  
IDDS: bebs53h

Datum: 07. června 2021  
Spisová značka: KUUK/062028/2021/2  
Číslo jednací: KUUK/075133/2021  
UID: kuukes1frda1  
Vyřizuje/linka: Bc. Aleš Cestr/589  
Počet listů/příloh: 1/0

## Poskytnutí podkladů

Vážený pane inženýre,

s odvoláním na Váš dopis ze dne 10. května 2021, ve kterém je obsažena žádost o potvrzení stávajícího rozsahu objednávané veřejné drážní osobní dopravy a stanovení výhledového rozsahu, Vám níže sdělujeme následující:

Linka veřejné drážní osobní dopravy označená U12/S52 je společným produktem Ústeckého kraje a Středočeského kraje. Jejím objednatelem je v celém úseku Rakovník – Louny – Most – Osek město Ústecký kraj. Vyrovnání plateb za dopravní obslužnost na území druhého kraje a stejně tak stanovení rozsahu objednávky probíhá na základě zvláštní smlouvy uzavřené mezi oběma kraji.

Ve Vaší žádosti není definován časový rámec výhledového období. Pro popis současného stavu si dovoluujeme provést korekci údajů obsažených v tabulkách Vaší žádosti. Na základě údajů z knižního jízdního řádu platného pro období 2020/2021 je v sudém směru (Rakovník – Louny) v úseku Rakovník – Chrášťany objednán denní rozsah osobních vlaků v pracovní dny v podobě 12 vlaků, o víkendech v podobě 9 vlaků. V opačném – lichém – směru (Louny – Rakovník) v úseku Chrášťany – Rakovník je objednán denní rozsah osobních vlaků v pracovní dny v podobě 12 vlaků a o víkendech v podobě 9 vlaků.

Ze strany Ústeckého kraje, který zabezpečuje financování objednávky této linky v úseku Osek město – Most – Louny – hr.VUSC 0200/0420 01 lze dále sdělit, že linka je popsána v platném Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021 jako obslužná linka s nadprůměrnými přepravními výsledky v úseku Most – Louny a s průměrnými přepravními výsledky v úseku Louny – Domoušice a s podprůměrnými přepravními výsledky v úseku Most – Osek město. V následujícím plánovacím období, které bude definováno Plánem dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 – 2026 je předpokladem zachování stávajícího stavu.

Ve střednědobém plánovacím horizontu předpokládáme provedení infrastrukturních opatření na železniční trati, která umožní zvýšení traťové rychlosti a zkrácení cestovní doby. V takovém modelu bude možné linku U12/S52 zajišťovat ve schématu: Most (:30) - Louny (:00) - Domoušice (:30) – Rakovník (:00).

Vzhledem ke skutečnosti, že Váš dotaz směřuje na část linky nacházející se na území Středočeského kraje, připojujeme ještě níže vyjádření organizátora dopravy ve Středočeském kraji – Integrované dopravy Středočeského kraje, příspěvkové organizace:

„Středočeský kraj hodlá nadále ve spolupráci s Ústeckým krajem posilovat význam linky S52/U12 zajišťující důležité meziregionální spojení Rakovník - Louny. V rámci postupné rekonstrukce tratě 126 především na středočeském úseku Rakovník – Domoušice a souvisejícího zvyšování rychlosti na trati je záměrem Středočeského kraje dosažení systémové jízdní doby 30 min v úseku Rakovník – Domoušice, resp. 60 min v úseku Rakovník - Louny. V takovém případě předpokládáme dle schváleného Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2021-2025 provoz v intervalu 60 min ve špičce a 120 min mimo špičku s dosažením taktového uzlu Rakovník v X:00 (resp. S:00) a Domoušice X:30. Oproti stávajícímu stavu se tedy z pohledu stanice Rakovník jedná o rozšíření špičkového provozu převážně v odpolední špičce, kde by se ve střednědobém horizontu jednalo o až 16 párů vlaků. Z hlediska technologie stanice se bude ve srovnání se stávajícím stavem jednat o ostrý obrát / těsný příjezd a odjezd z hlediska uzlu, případně taktéž o nutnost obrátu přes soupravu dle dopravně-technologických možností. V souvislosti s tímto je proto žádoucí v rámci přípravy stavby umožnit co nejrychlejší bezkolizní příjezd/odjezd ze směru Chrášťany.“

S pozdravem

Ing. Jakub Jeřábek  
vedoucí oddělení dopravní obslužnosti

**Na vědomí:**

Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace  
Sokolovská 100/94  
186 00 Praha 8 – Karlín  
IDDS: pdrwknv

## Skutečné dopravní výkony ŽST Rakovník v letech 2019 až 2021

Skutečné dopravní výkony byly zpracovány pouze pro dopravní koleje v předmětné stanici.

*Směrovost*, která zde vyjadřuje počet obsazení koleje vlakem určité kategorie za jeden konkrétní měsíc, byla zpracována formou přehledových tabulek.

*Zatížitelnost*, která zde představuje celkové zatížení konkrétních kolejí ve stanici za jeden konkrétní měsíc v roce, byla zpracována formou přehledové tabulky a též graficky znázorněna, aby bylo možné sledovat rozdíly v porovnání s jinými roky.

### Leden

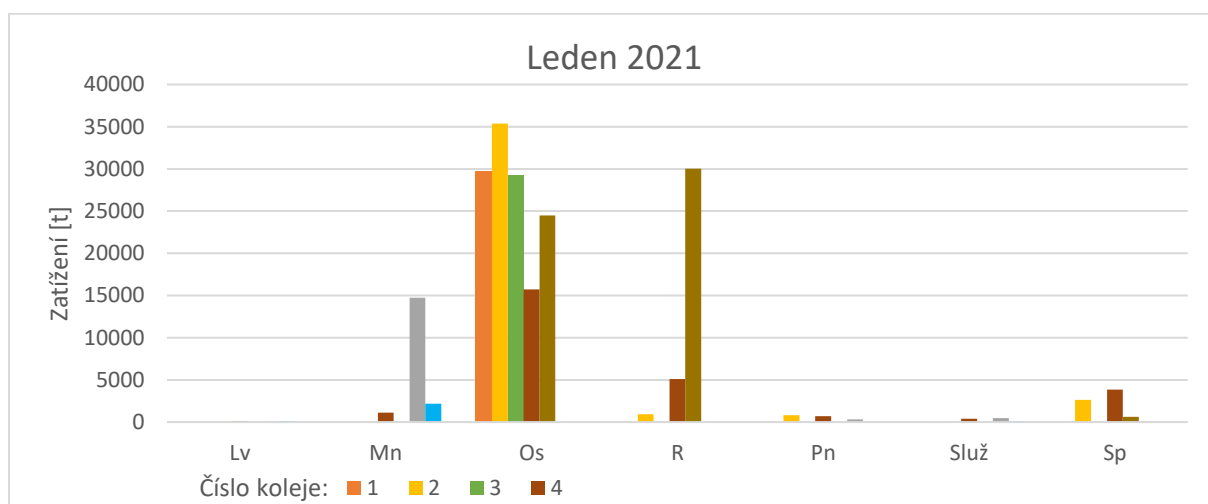
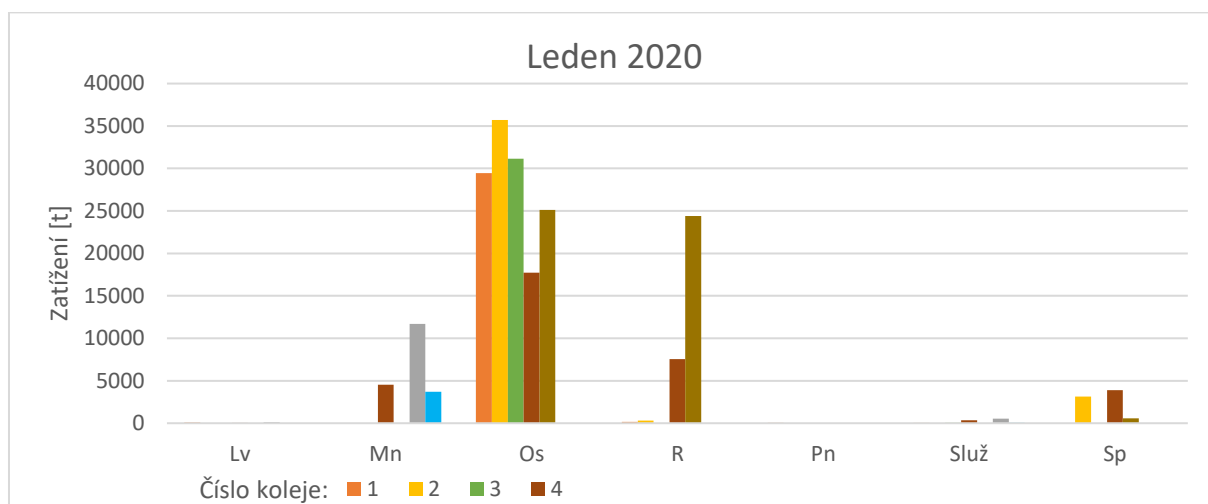
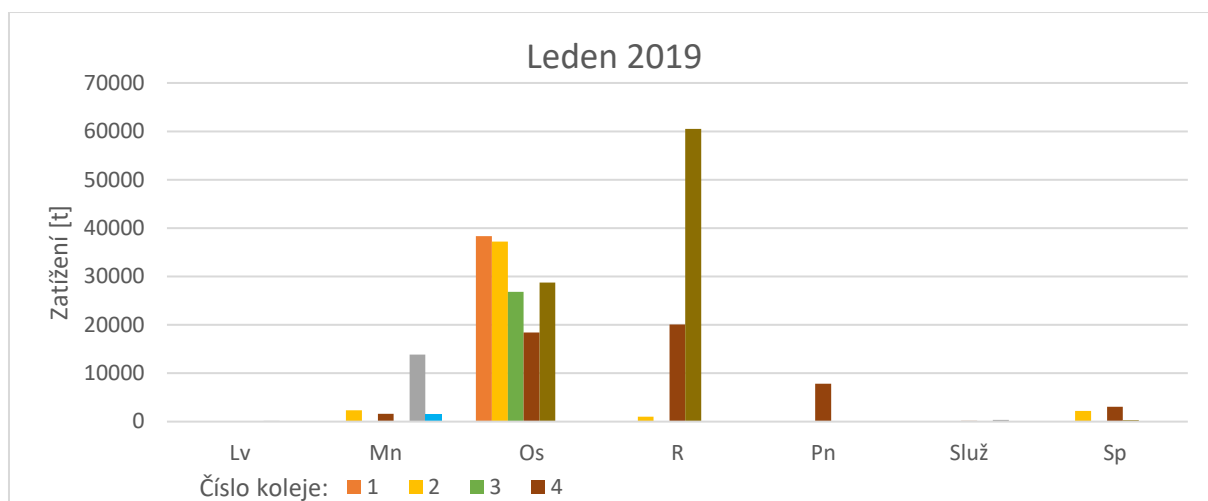
tab. č. 1: Směrovost– leden 2019							
Kategorie / kolej	Směrovost – 01/2019						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	0	0	2	0
Mn	0	1	0	3	0	46	3
Os	842	1184	618	416	564	0	0
R	0	0	0	98	274	0	0
Pn	1	0	0	3	0	1	0
Služ	1	0	2	12	0	21	4
Sp	1	35	0	40	7	0	0

tab. č. 2: Směrovost– leden 2020							
Kategorie / kolej	Směrovost – 01/2020						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	0	0	1	0	2	0
Mn	0	0	0	5	0	43	8
Os	672	1182	734	443	540	0	0
R	1	3	0	72	296	0	0
Pn	1	0	0	0	0	0	0
Služ	2	0	2	17	0	26	4
Sp	0	23	0	28	6	0	0

tab. č. 3: Směrovost– leden 2021							
Kategorie / kolej	Směrovost – 01/2021						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	1	0	2	1
Mn	0	0	0	1	0	40	11
Os	729	1196	664	397	488	0	0
R	0	11	0	51	305	0	0
Pn	0	1	0	1	0	1	0
Služ	0	1	0	17	0	19	4
Sp	0	19	0	28	11	0	0

tab. č. 4: Zatížitelnost– leden celkem							
č. koleje	Zatížitelnost [t] – přehled leden						
	1	2	3	4	5	6	8
2019	38573	41726	26884	31176	29079	14427	1548
2020	29775	39149	31198	34041	50103	12366	3774
2021	29720	39784	29203	26997	55117	15682	2416

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Únor

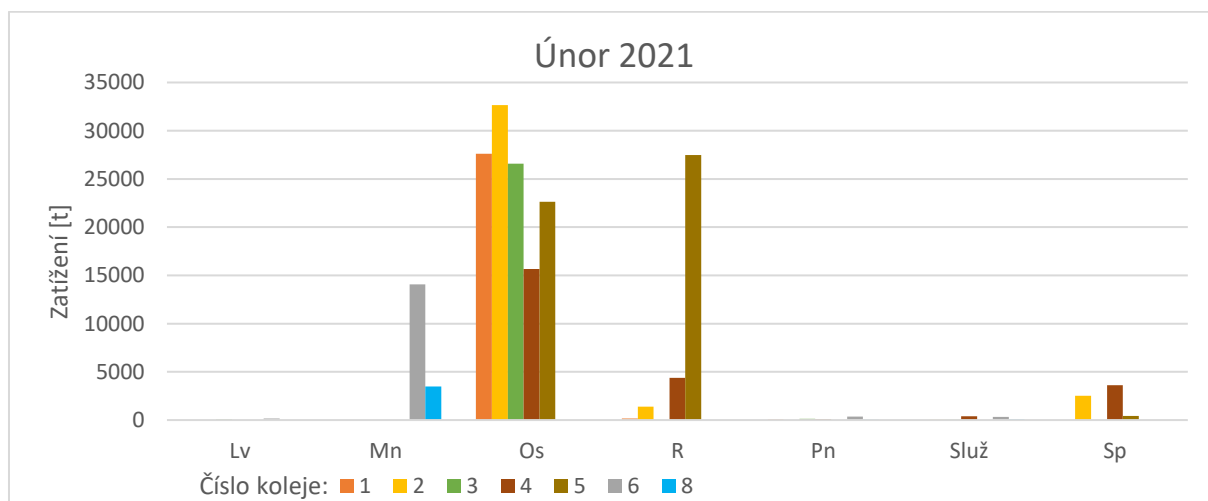
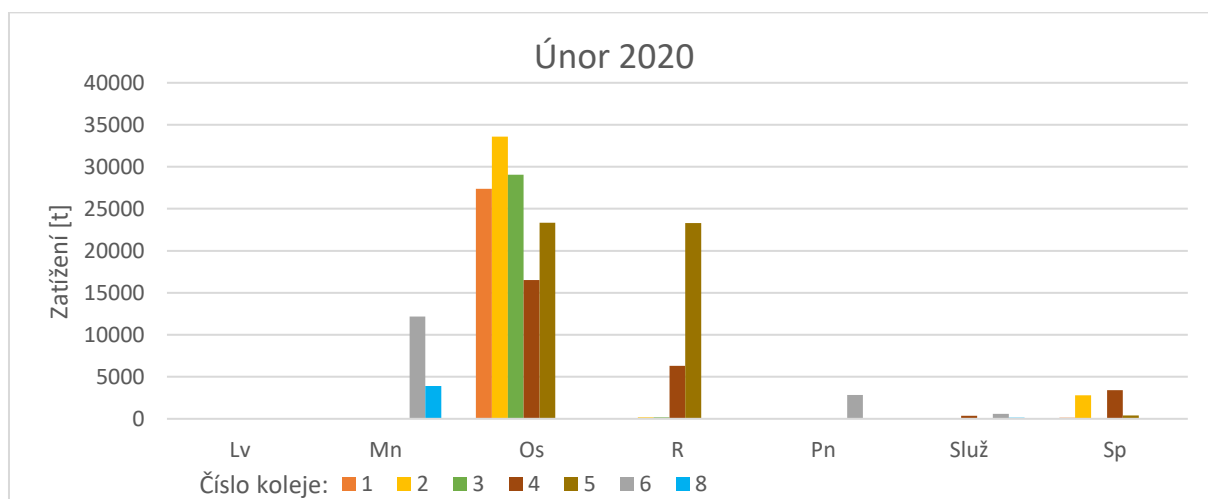
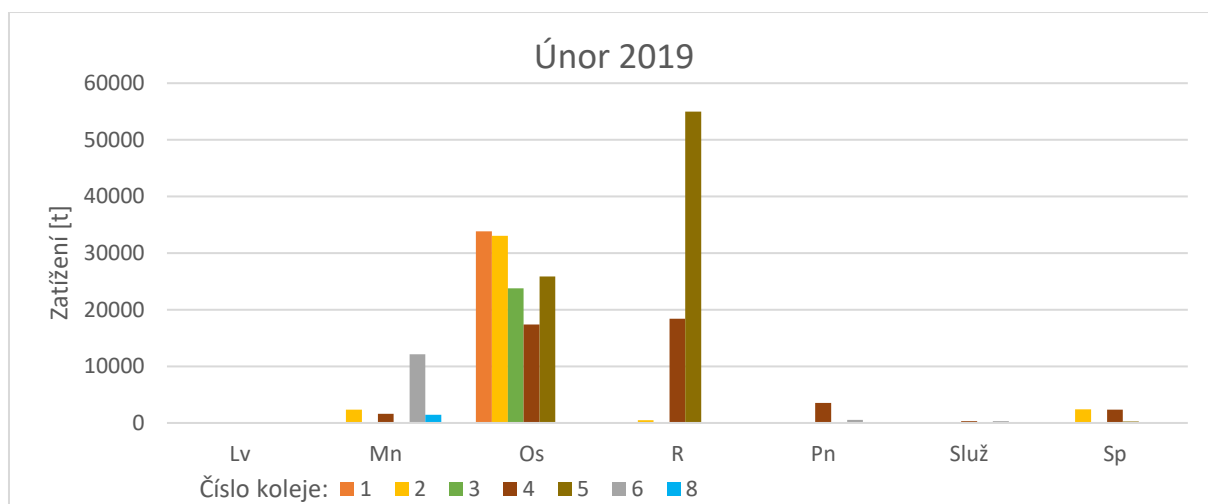
tab. č. 5: Směrovost– únor 2019							
Kategorie / kolej	Směrovost – 02/2019						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	1	0	0	0
Mn	0	1	0	4	0	48	3
Os	747	1061	565	403	506	0	0
R	0	2	0	90	247	0	0
Pn	0	0	0	2	0	1	0
Služ	2	1	3	16	0	17	4
Sp	1	35	0	34	6	0	0

tab. č. 6: Směrovost– únor 2020							
Kategorie / kolej	Směrovost – 02/2020						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	0	0	1	0
Mn	0	0	0	1	0	50	5
Os	632	1109	662	406	523	0	0
R	0	2	2	63	281	0	0
Pn	0	0	0	0	0	2	0
Služ	2	1	0	19	0	33	7
Sp	1	20	0	26	6	0	0

tab. č. 7: Směrovost– únor 2021							
Kategorie / kolej	Směrovost – 02/2021						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	1	0	0	2	0
Mn	0	0	0	0	0	39	11
Os	668	1109	601	396	444	0	0
R	1	13	0	47	275	0	0
Pn	1	0	1	1	0	2	1
Služ	0	1	1	14	0	11	2
Sp	0	18	0	27	7	0	0

tab. č. 8: Zatížitelnost– únor celkem							
č. koleje	Zatížitelnost [t] – přehled únor						
	1	2	3	4	5	6	8
2019	33933	38272	23814	43728	81105	13172	1567
2020	27570	36550	29198	26645	47054	15648	4048
2021	27823	36592	26794	24162	50563	14881	3559

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Březen

tab. č. 9: Směrovost– březen 2019

Kategorie / kolej		Směrovost – 03/2019						
		1	2	3	4	5	6	8
Lv		0	1	0	3	0	8	1
Mn		1	0	0	8	1	44	25
Os		867	1145	627	421	561	0	0
R		17	9	1	94	263	0	0
Pn		0	0	0	11	0	1	0
Služ		2	1	2	13	1	20	7
Sp		2	28	0	45	6	0	0

tab. č. 10: Směrovost– březen 2020

Kategorie / kolej		Směrovost – 03/2020					
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	0	0	1	0	2	0
Mn	0	1	0	6	0	50	9
Os	697	1176	706	444	564	0	0
R	1	2	2	63	300	0	0
Pn	0	0	0	2	0	3	0
Služ	3	1	1	18	0	29	3
Sp	1	23	0	28	6	0	0

tab. č. 11: Směrovost– březen 2020

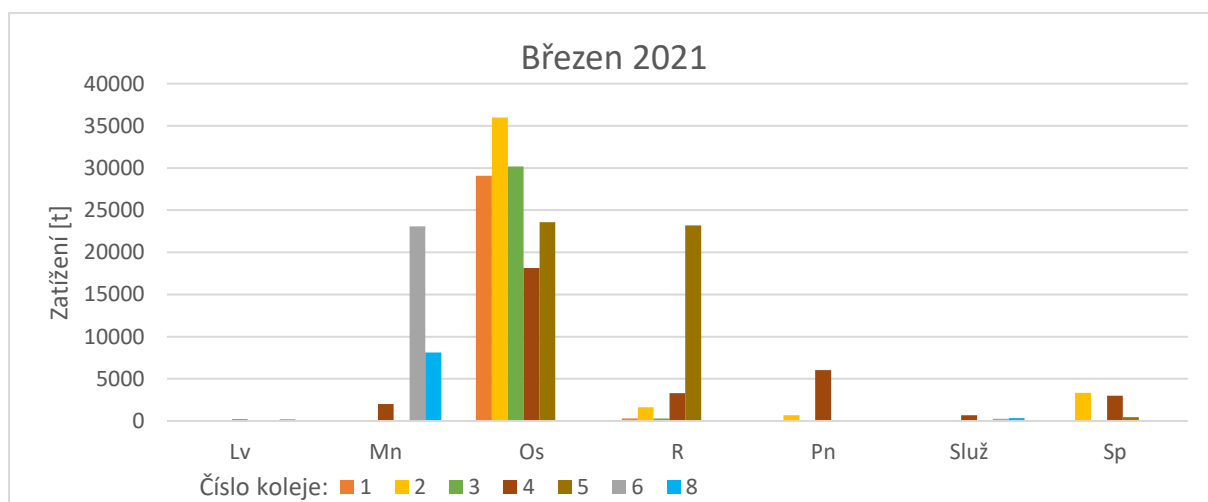
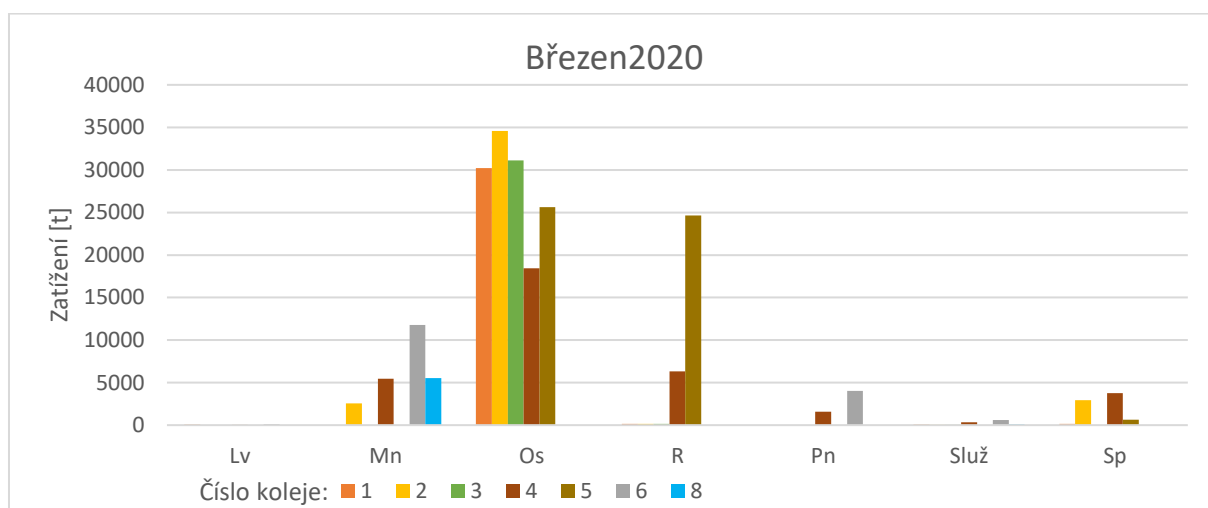
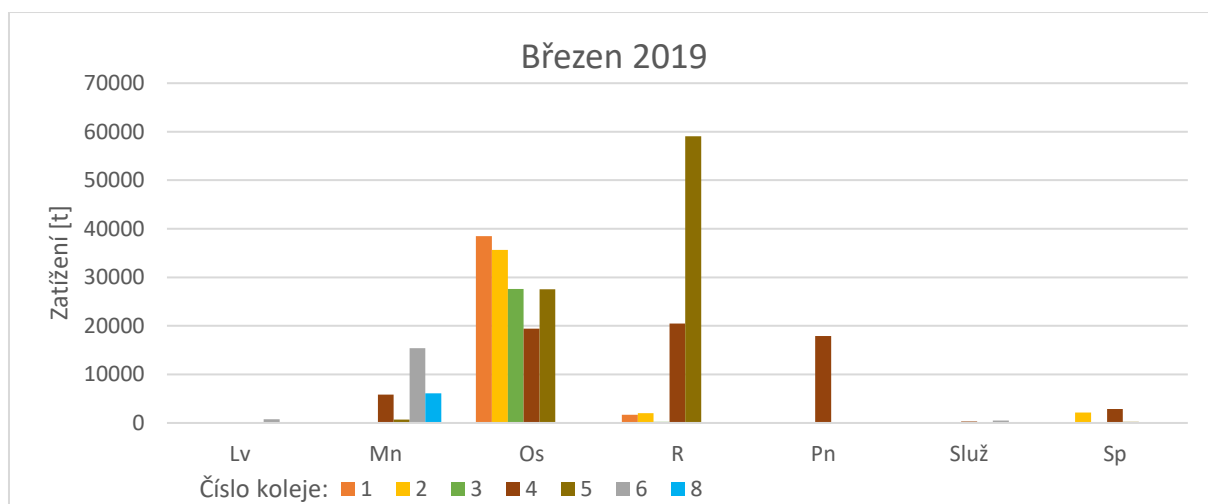
Kategorie / kolej		Směrovost – 03/2021						
		1	2	3	4	5	6	8
Lv		0	1	0	2	0	1	2
Mn		0	0	0	7	0	60	26
Os		717	1226	715	456	479	0	0
R		5	21	3	43	301	0	0
Pn		1	1	0	5	0	1	0
Služ		1	2	0	18	0	6	8
Sp		0	23	0	27	8	0	0

tab. č. 12: Zatížitelnost– březen celkem

Zatížitelnost [t] – přehled března							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	40319	39960	27890	66908	87514	16747	6275
2020	30626	40255	31298	35961	50896	16535	5598
2021	29460	41748	30483	33420	47183	23479	8633



### Grafické znázornění zatížitelnosti



## Duben

tab. č. 13: Směrovost– duben 2019

Směrovost – 04/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	0	0	1	0
Mn	0	0	0	7	2	32	15
Os	1076	1113	475	355	508	0	0
R	12	6	0	105	271	0	0
Pn	2	2	0	12	0	22	0
Služ	1	0	1	9	0	21	2
Sp	1	34	0	33	12	0	0

tab. č. 14: Směrovost– duben 2020

Směrovost – 04/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	1	0	7	0	4	4
Mn	0	0	0	7	0	8	61
Os	689	1074	723	332	552	0	0
R	1	3	0	55	286	0	0
Pn	0	0	0	6	1	7	0
Služ	2	2	2	12	0	5	14
Sp	0	29	0	21	6	0	0

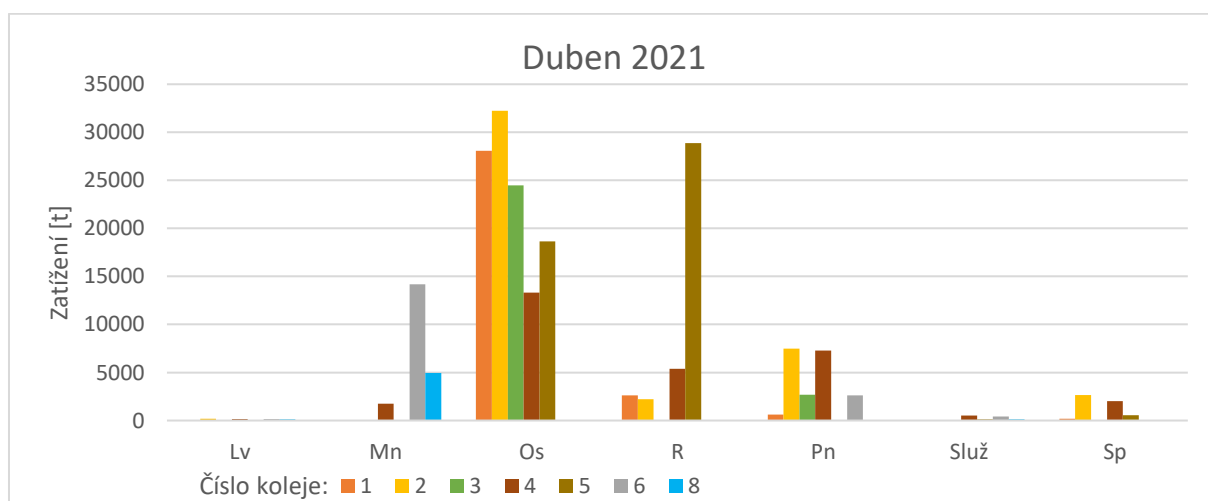
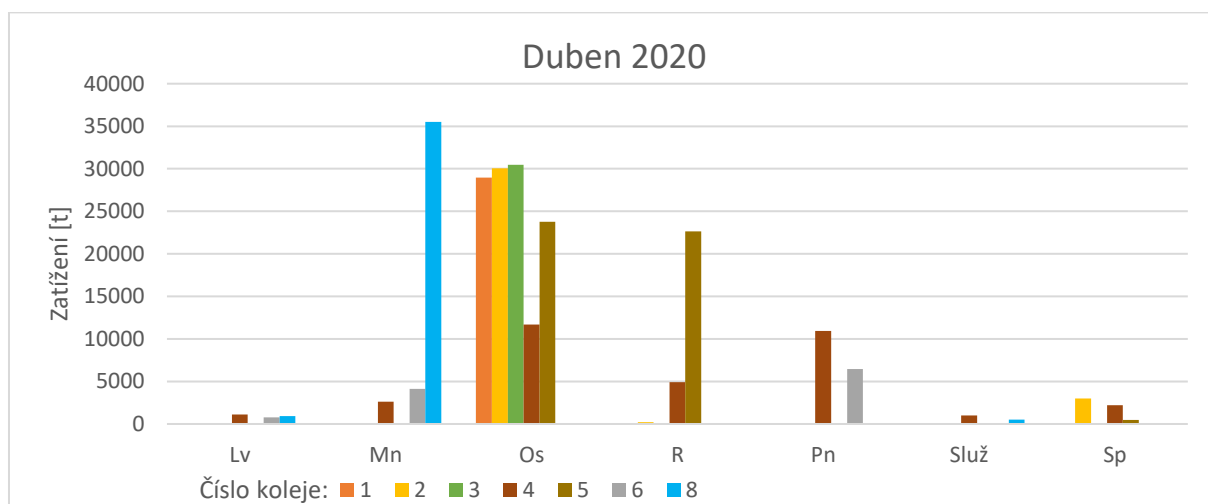
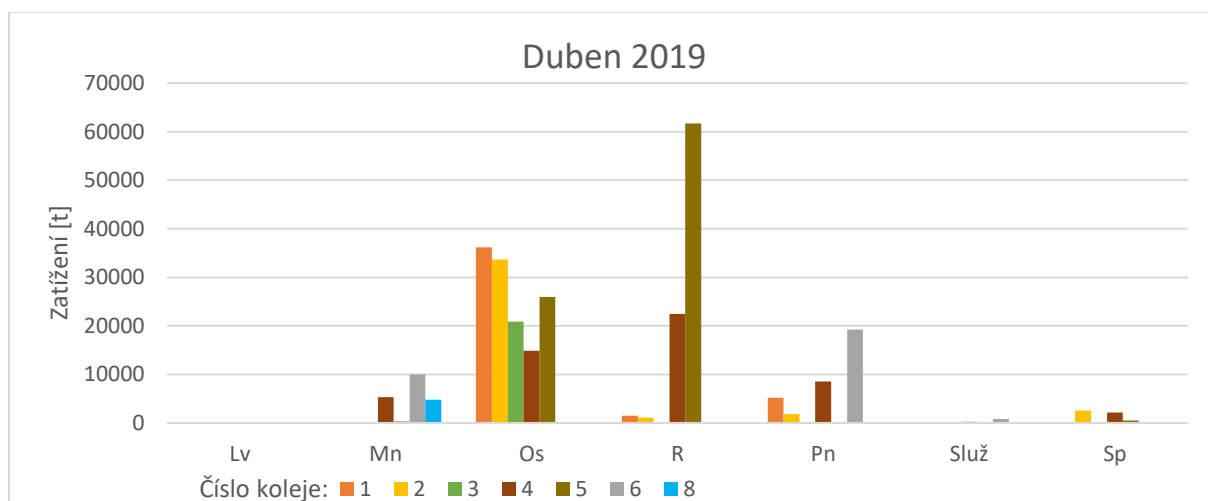
tab. č. 15: Směrovost– duben 2021

Směrovost – 04/2021							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	2	1	2	0	1	2
Mn	0	0	0	5	0	52	15
Os	1010	1119	551	330	412	0	0
R	35	21	0	46	262	0	0
Pn	1	6	4	9	0	4	0
Služ	1	0	2	15	2	11	4
Sp	5	18	0	21	10	0	0

tab. č. 16: Zatížitelnost– duben celkem

Zatížitelnost [t] – přehled duben							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	42933	39178	20896	53596	88431	30065	4905
2020	29062	33405	30510	34524	46924	11410	36960
2021	31558	44796	27277	30405	48184	17342	5190

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Květen

tab. č. 17: Směrovost– květen 2019

Směrovost – 05/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	2	0	6	0	1	1
Mn	0	2	0	15	0	22	11
Os	1089	1102	598	339	541	0	0
R	12	6	0	84	214	0	0
Pn	0	2	0	6	1	3	0
Služ	2	4	1	15	0	13	7
Sp	2	42	0	36	5	0	0

tab. č. 18: Směrovost– květen 2020

Směrovost – 05/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	2	1	1	3
Mn	0	0	0	5	0	36	26
Os	806	1121	673	355	557	0	0
R	20	4	3	80	263	0	0
Pn	0	0	0	9	0	2	2
Služ	0	0	2	8	1	6	13
Sp	0	24	0	25	8	0	0

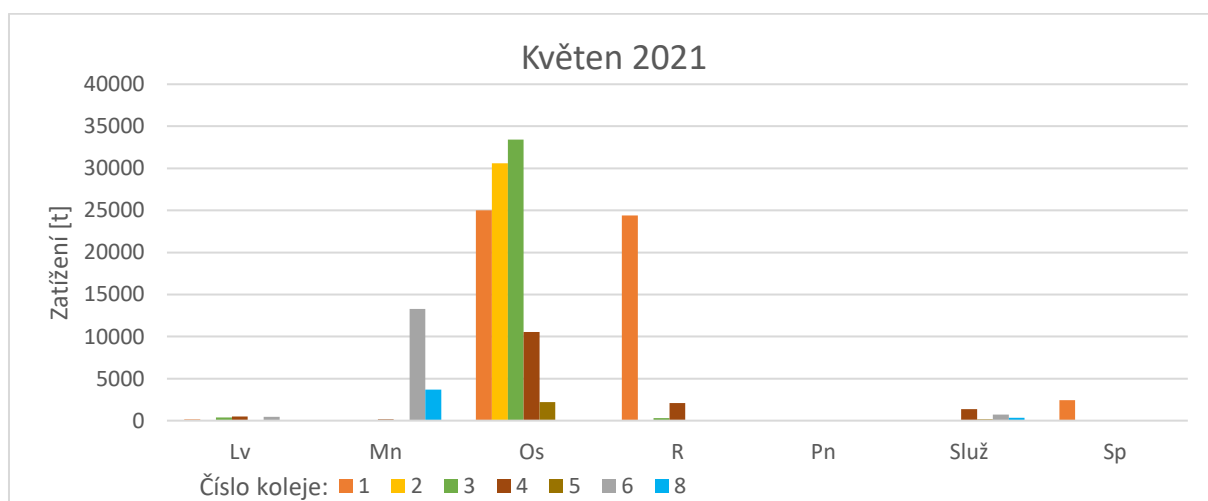
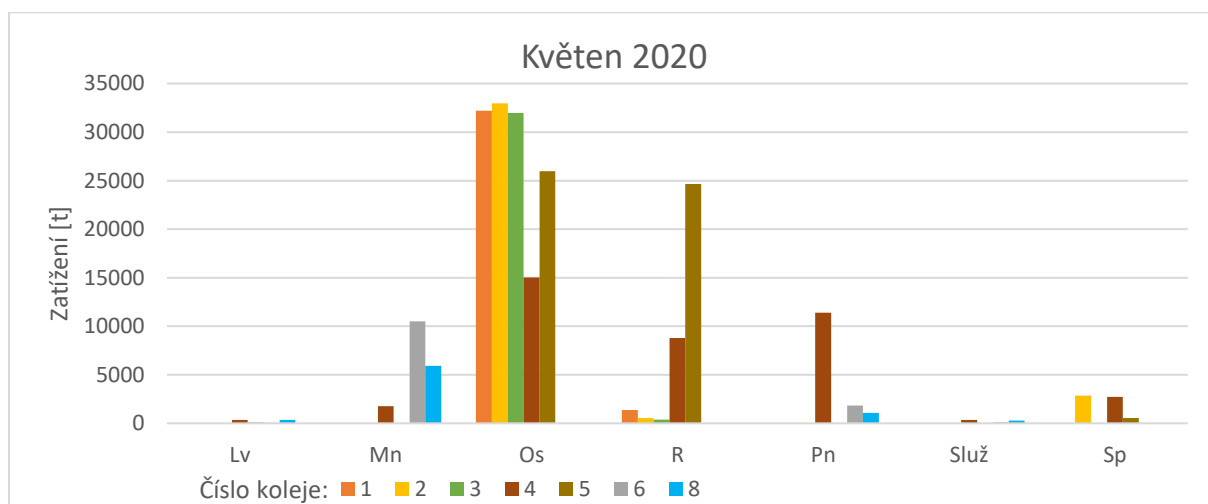
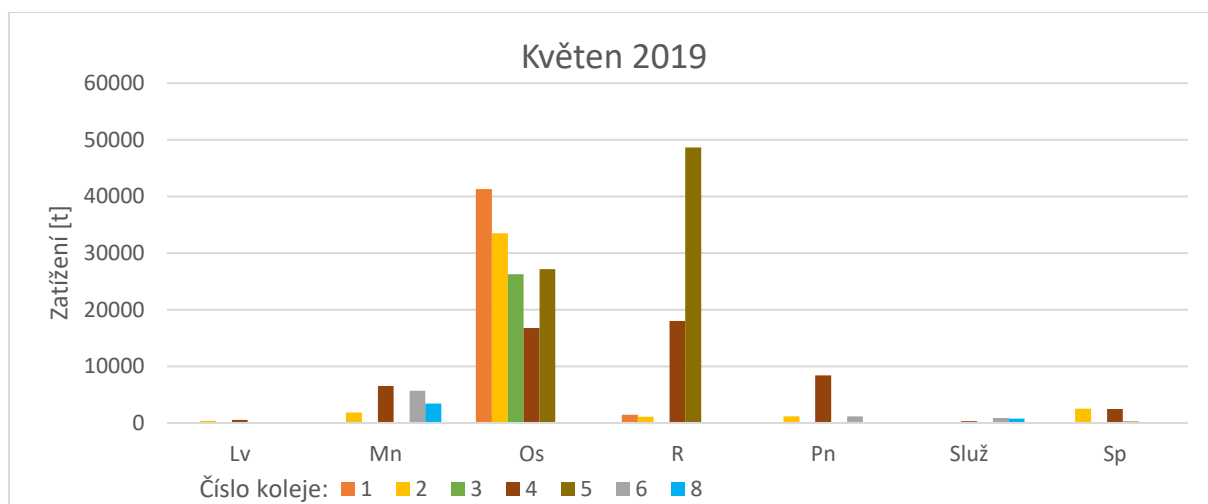
tab. č. 19: Směrovost– květen 2021

Směrovost – 05/2021							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	2	1	5	6	1	6	0
Mn	0	0	0	1	0	59	10
Os	1292	1097	580	308	403	0	0
R	375	0	2	14	1	0	0
Pn	2	1	3	10	2	7	6
Služ	1	3	0	24	5	22	10
Sp	52	0	0	0	5	0	0

tab. č. 20: Zatížitelnost– květen celkem

Zatížitelnost [t] – přehled květen							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	42940	40684	26288	53073	76221	7792	4260
2020	33601	36352	32357	40375	51284	12495	7611
2021	52015	30758	34094	14642	2430	14455	4024

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Červen

tab. č. 21: Směrovost– červen 2019

Směrovost – 06/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	2	0	2	0
Mn	0	0	0	6	1	32	21
Os	957	971	695	353	562	0	0
R	11	10	0	100	260	0	0
Pn	0	2	0	8	0	3	0
Služ	3	3	1	28	1	25	10
Sp	19	27	0	26	6	0	0

tab. č. 22: Směrovost– červen 2020

Směrovost – 06/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	1	2	0	4	1
Mn	0	1	0	2	0	47	21
Os	717	1168	656	400	564	0	0
R	7	3	8	55	302	0	0
Pn	0	2	3	5	0	3	1
Služ	2	0	1	22	1	25	11
Sp	1	12	0	38	5	0	0

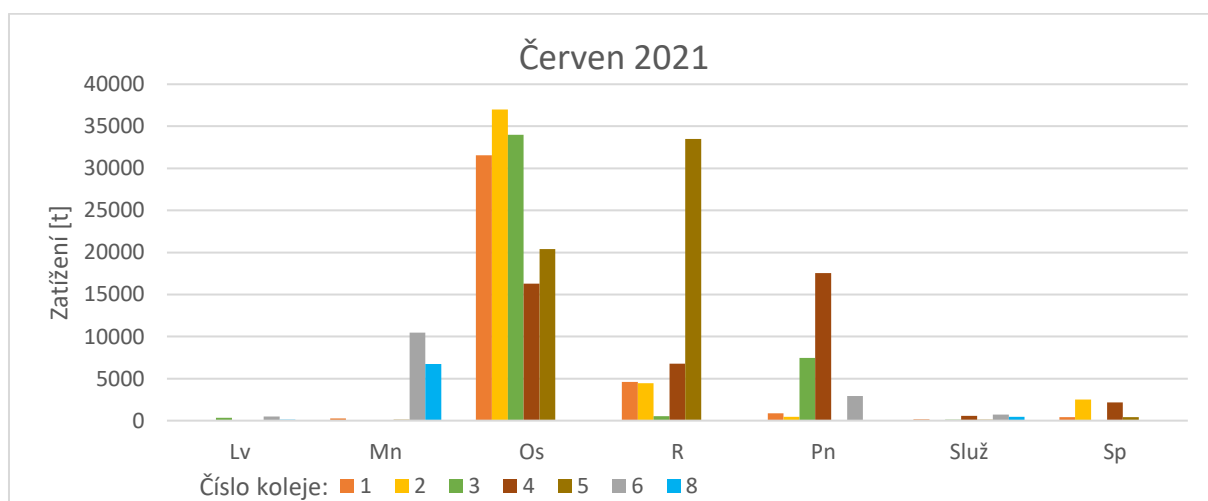
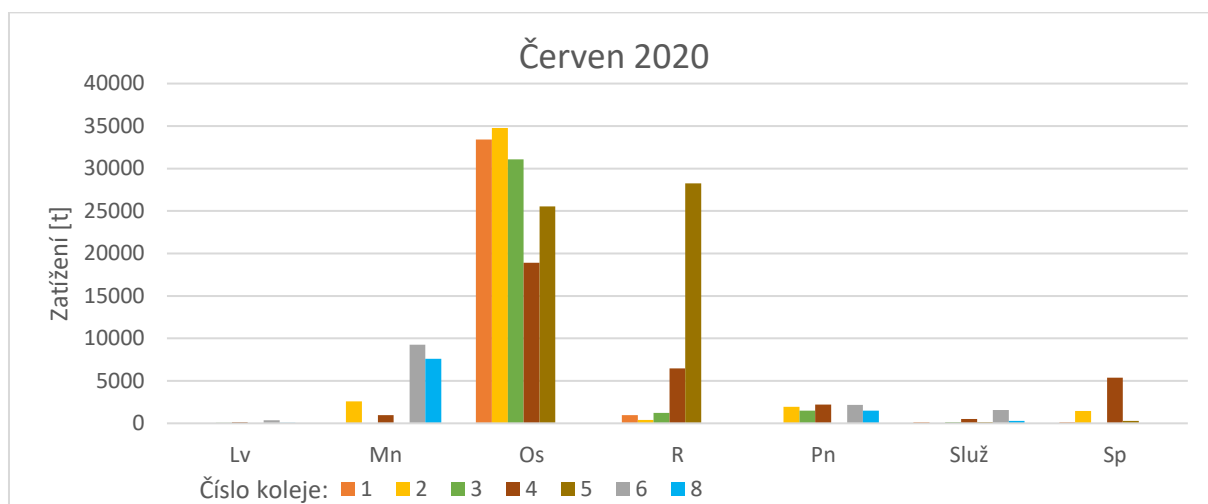
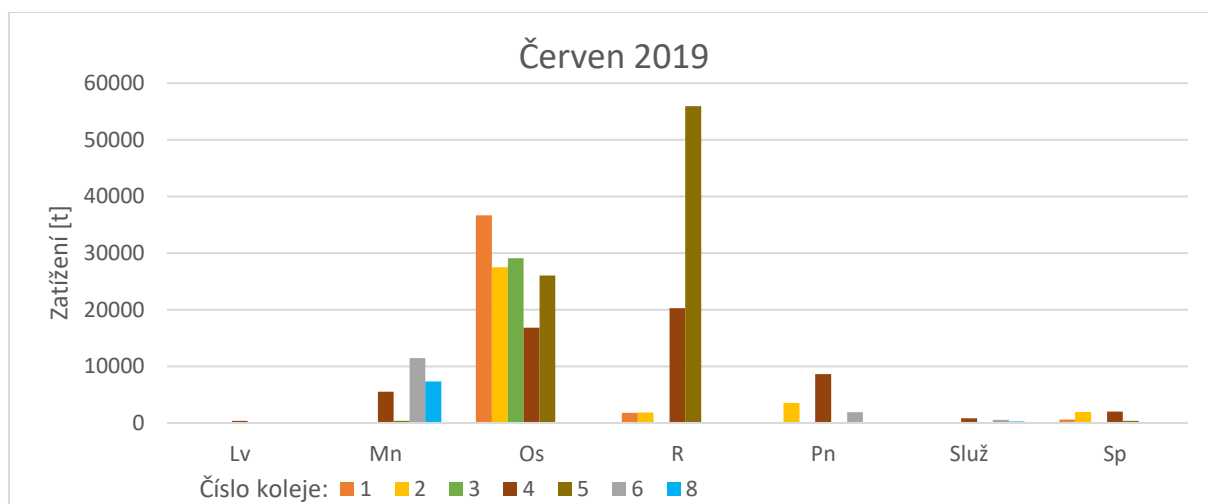
tab. č. 23: Směrovost– červen 2021

Směrovost – 06/2021							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	0	3	0	0	6	2
Mn	1	0	0	0	1	43	20
Os	791	1192	705	369	483	0	0
R	75	29	4	45	224	0	0
Pn	1	2	7	14	0	3	0
Služ	3	7	3	25	3	28	18
Sp	10	18	2	23	7	0	0

tab. č. 24: Zatížitelnost– červen celkem

Zatížitelnost [t] – přehled červen							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	39132	34934	29087	54419	82747	14048	7577
2020	34671	41129	33995	34595	54188	13348	9427
2021	37948	44510	42507	43305	54537	14582	7330

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Červenec

tab. č. 25: Směrovost– červenec 2019

Směrovost – 07/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	1	0	1	0	0	0
Mn	0	0	0	4	0	60	10
Os	899	1082	705	380	618	0	0
R	10	5	4	113	262	0	0
Pn	5	3	2	12	0	10	0
Služ	3	2	1	19	1	27	4
Sp	1	35	0	40	6	0	0

tab. č. 26: Směrovost– červenec 2020

Směrovost – 07/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	3	3	10	1	2	1
Mn	0	1	0	12	0	16	28
Os	1211	1243	518	289	305	0	0
R	135	8	13	33	196	0	0
Pn	0	0	2	10	0	7	1
Služ	0	5	0	25	2	9	11
Sp	4	17	0	15	7	0	0

tab. č. 27: Směrovost– červenec 2021

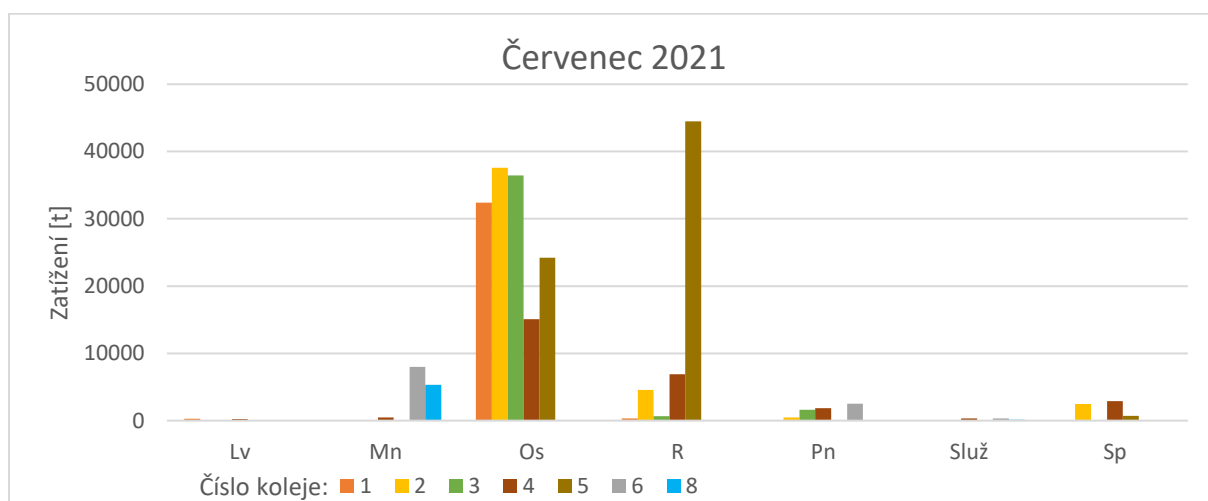
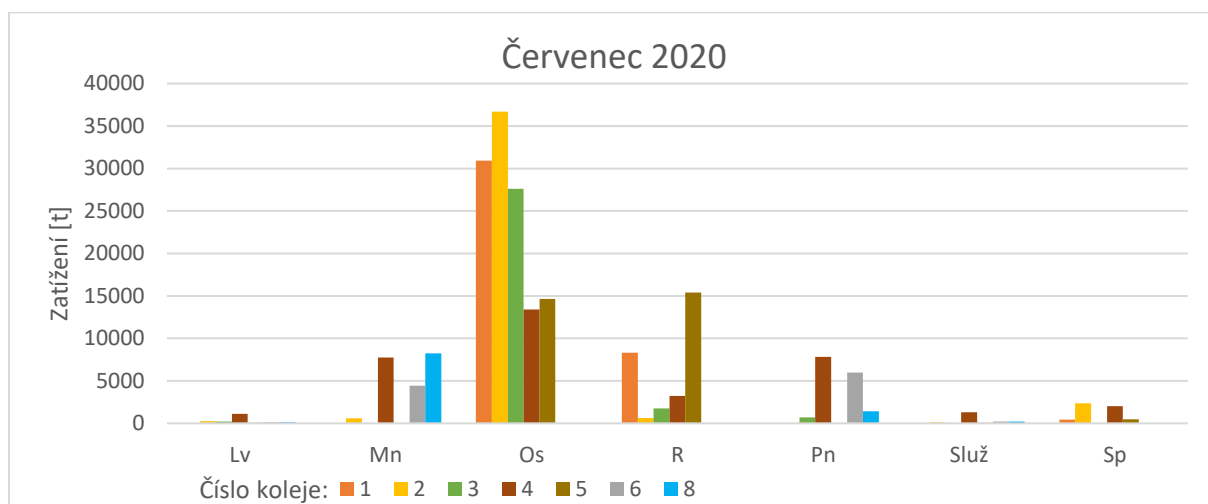
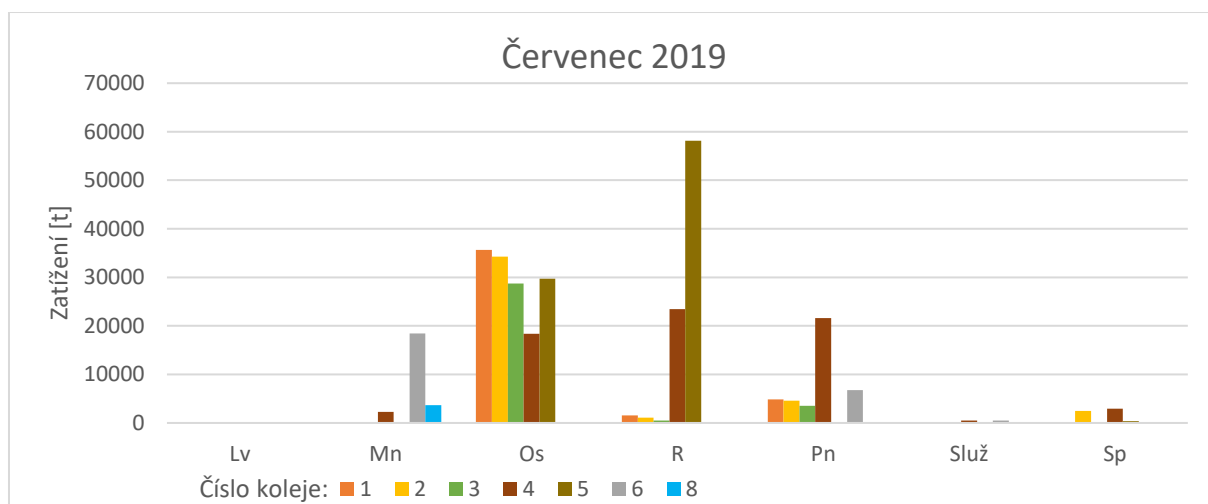
Směrovost – 07/2021							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	3	0	0	3	0	1	0
Mn	0	0	0	1	0	33	15
Os	734	1200	713	407	499	0	0
R	2	31	5	48	305	0	0
Pn	0	1	1	3	1	3	0
Služ	1	1	0	12	1	17	7
Sp	0	17	0	29	11	0	0

tab. č. 28: Zatížitelnost– červenec celkem

Zatížitelnost [t] – přehled červenec							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	66898	43645	35896	54703	33073	25369	2058
2020	39709	40647	30275	36700	30629	10785	10021
2021	33004	45067	38717	27712	69460	10885	5490



## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Srpen

tab. č. 29: Směrovost– srpen 2019

Směrovost – 08/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	2	0	3	0
Mn	0	1	0	7	0	58	8
Os	1092	1100	636	452	339	0	0
R	253	9	0	42	90	0	0
Pn	0	6	3	11	0	3	0
Služ	2	1	3	14	1	14	8
Sp	36	22	1	23	4	0	0

tab. č. 30: Směrovost– srpen 2020

Směrovost – 08/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	2	1	2	13	3	5	0
Mn	0	0	0	2	0	42	16
Os	2209	651	576	65	34	0	0
R	389	0	2	2	1	0	0
Pn	0	0	0	0	0	0	0
Služ	0	0	0	0	0	0	0
Sp	56	0	0	2	0	0	0

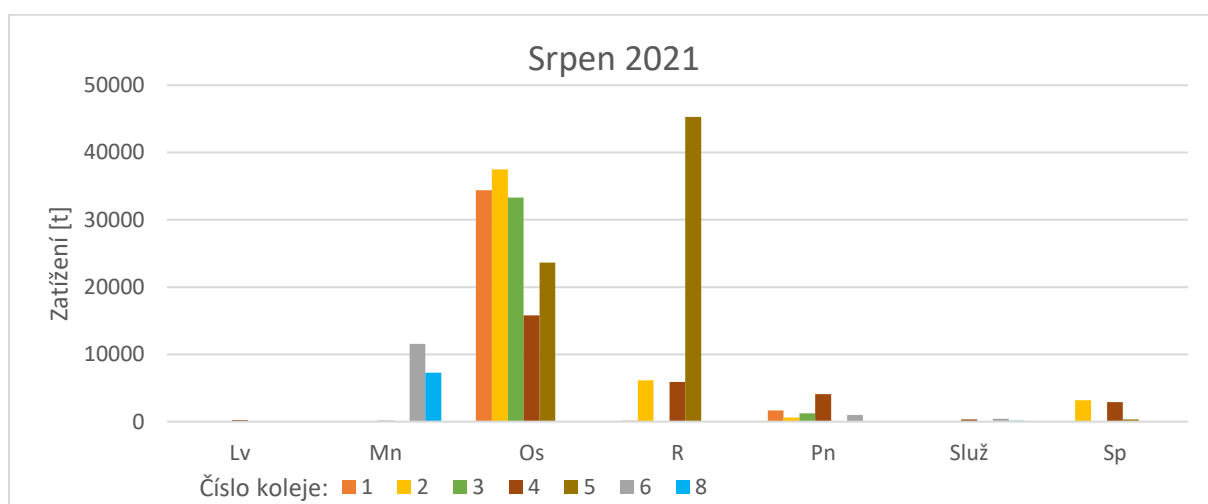
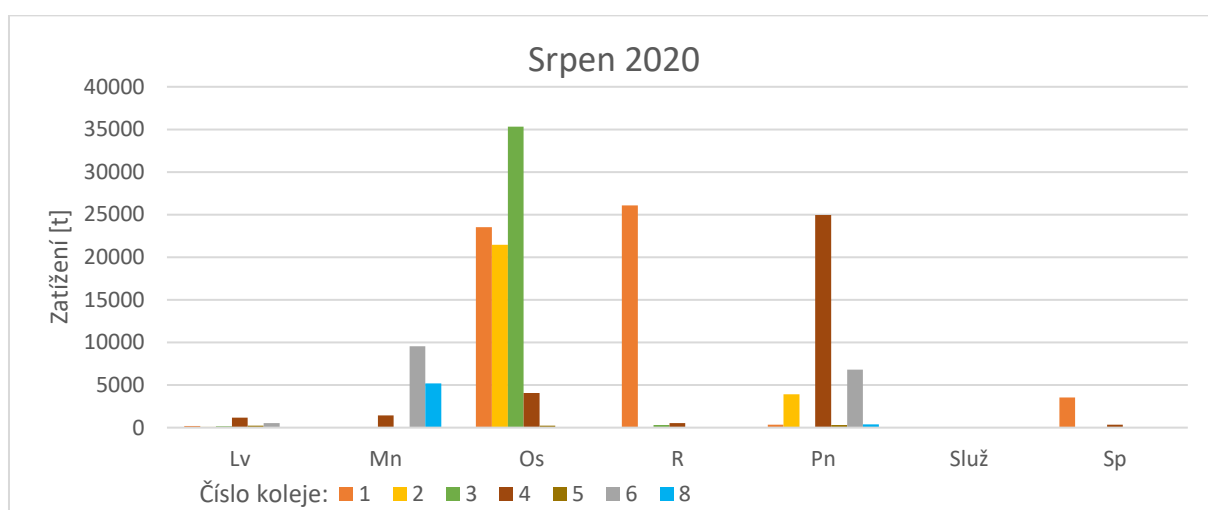
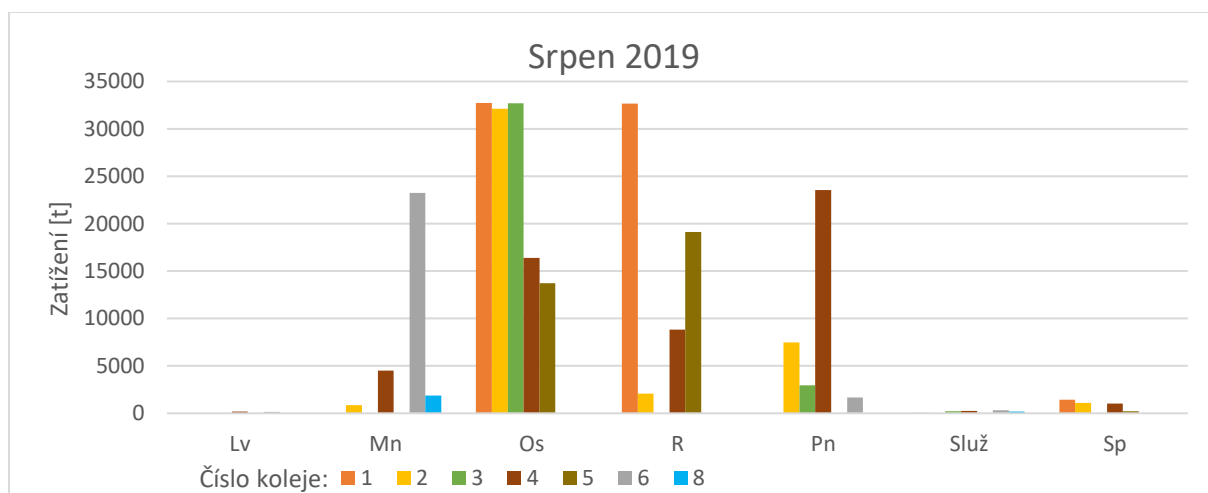
tab. č. 31: Směrovost– srpen 2021

Směrovost – 08/2021							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	1	1	3	0	0	1
Mn	0	0	0	2	0	45	21
Os	795	1258	674	394	484	1	0
R	1	40	0	42	306	0	0
Pn	2	1	1	5	0	2	0
Služ	0	3	2	15	1	20	6
Sp	0	24	0	28	6	0	0

tab. č. 32: Zatížitelnost– srpen celkem

Zatížitelnost [t] – přehled srpen							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	66898	43645	35896	54703	33073	25369	2058
2020	53723	25428	35761	32515	769	16879	5545
2021	36229	47575	34668	29384	69268	12999	7435

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Září

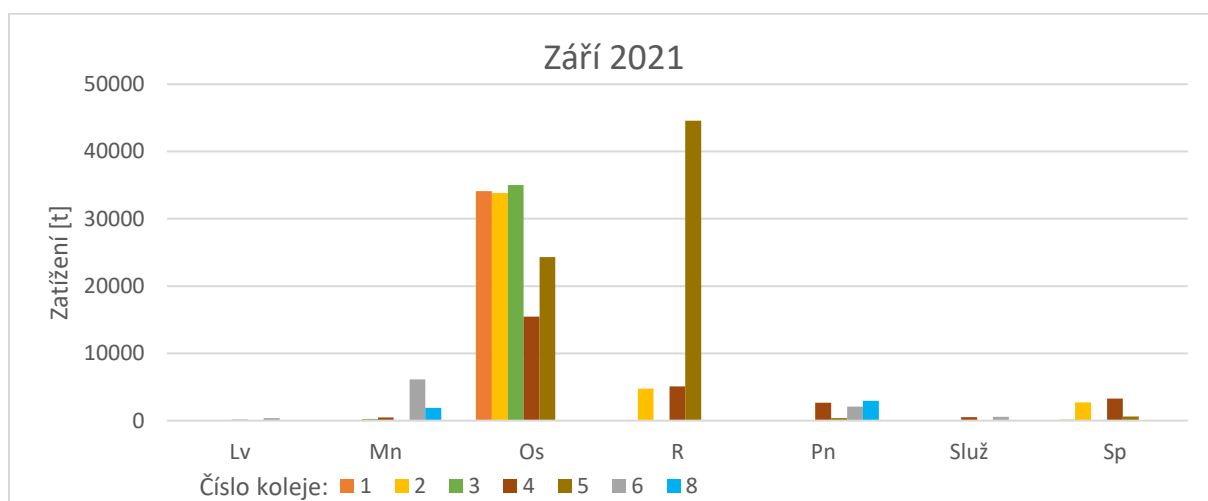
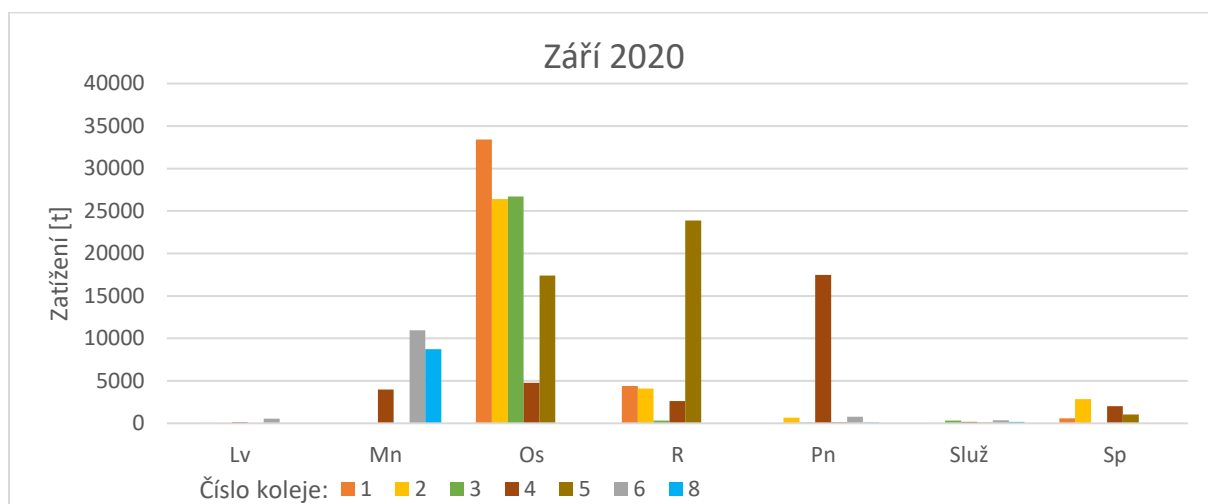
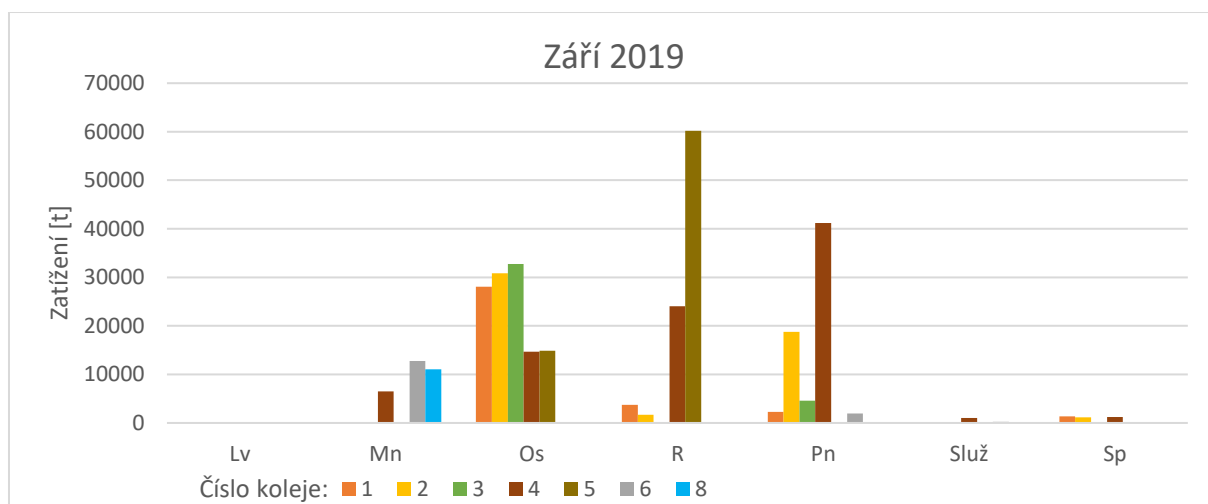
tab. č. 33: Směrovost – září 2019							
Kategorie /		Směrovost – 09/2019					
kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	0	2	0	0	2	0
Mn	0	0	0	10	0	38	24
Os	1070	1052	714	375	381	0	0
R	22	8	2	107	261	0	0
Pn	4	14	6	22	0	2	1
Služ	4	4	2	24	2	11	6
Sp	35	24	0	20	2	0	0

tab. č. 34: Směrovost – září 2020							
Kategorie / kolej		Směrovost – 09/2020					
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	1	0	4	0
Mn	0	0	0	4	0	39	25
Os	1818	727	465	204	342	0	0
R	58	39	2	20	255	0	0
Pn	0	2	2	21	1	1	1
Služ	2	3	6	8	2	10	4
Sp	8	11	0	15	8	0	0

tab. č. 35: Směrovost– září 2021							
Kategorie / kolej		Směrovost – 09/2021					
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	1	0	3	0
Mn	0	0	2	3	0	37	5
Os	807	1114	752	351	503	0	0
R	11	32	0	34	300	0	0
Pn	0	0	0	3	1	3	2
Služ	3	0	0	17	0	22	5
Sp	1	20	0	26	11	0	0

tab. č. 36: Zatížitelnost – září celkem								
		Zatížitelnost [t] – přehled září						
č. koleje		1	2	3	4	5	6	8
2019		35755	52559	37701	88846	75215	15013	11234
2020		38441	34146	27447	32510	42527	12621	8996
2021		34307	41315	35266	27586	69902	9156	4937

## Grafické znázornění zatížitelnosti



## Říjen

tab. č. 37: Směrovost– říjen 2019

Směrovost – 10/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	5	0	0	0
Mn	0	1	0	6	0	37	6
Os	777	1154	758	432	567	0	0
R	22	8	2	107	261	0	0
Pn	0	2	0	6	0	15	2
Služ	1	3	2	14	0	42	6
Sp	3	23	1	26	6	0	0

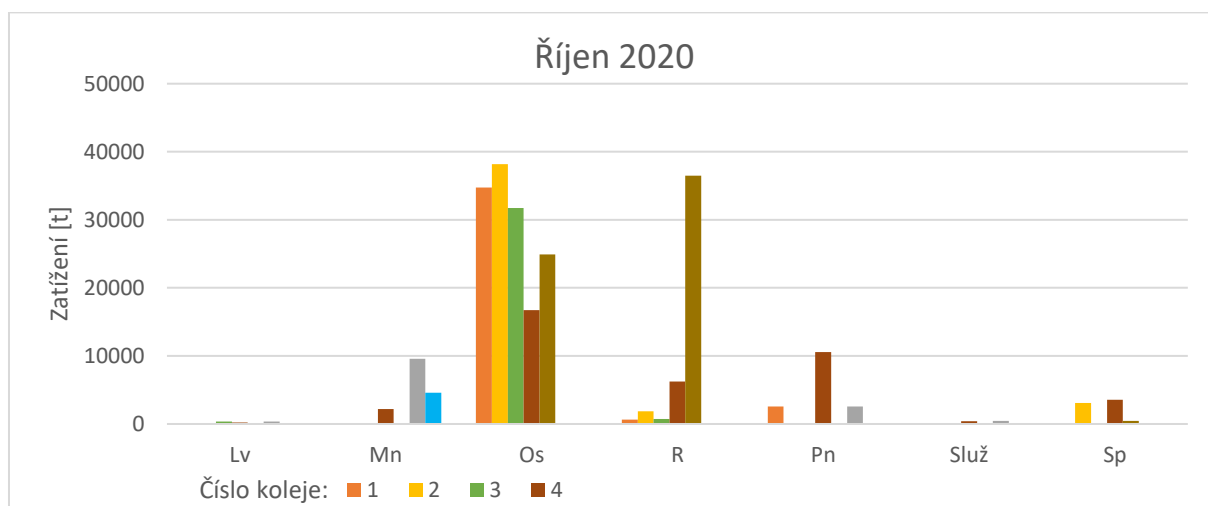
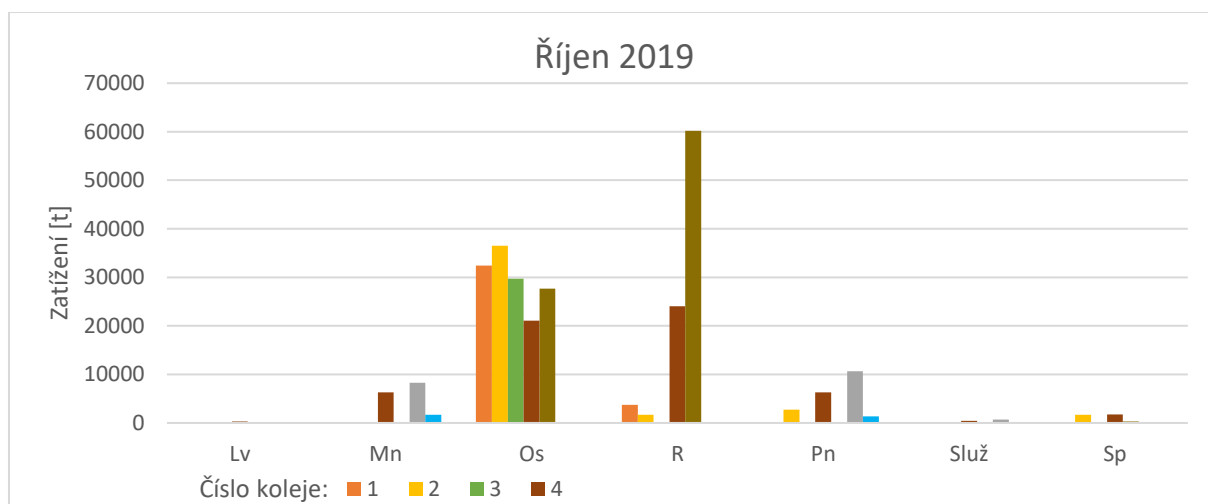
tab. č. 38: Směrovost– říjen 2020

Směrovost – 10/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	1	2	3	0	3	2
Mn	0	0	1	2	0	35	11
Os	702	1285	653	397	509	0	0
R	4	18	5	52	303	0	0
Pn	2	0	0	7	0	4	0
Služ	3	1	6	18	1	18	5
Sp	1	22	0	26	8	0	0

tab. č. 39: Zatížitelnost– říjen celkem

Zatížitelnost [t] – přehled říjen							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	36395	42773	30060	60253	88190	19661	3121
2020	38179	43199	32996	39876	61870	12957	4849

### Grafické znázornění zatížitelnosti



## Listopad

tab. č. 40: Směrovost– listopad 2019

Směrovost – 11/2019							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	2	0	3	1
Mn	0	0	0	4	2	38	7
Os	769	1099	699	370	565	0	0
R	1	5	1	103	258	0	0
Pn	2	1	0	5	0	4	2
Služ	1	3	2	14	0	31	7
Sp	4	41	0	38	5	0	0

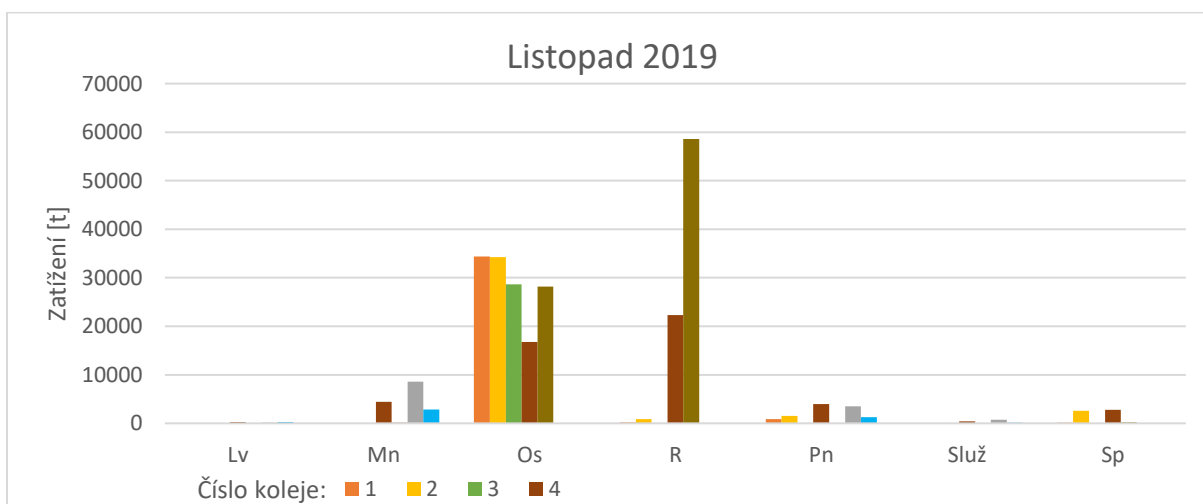
tab. č. 41: Směrovost– listopad 2020

Směrovost – 11/2020							
Kategorie / kolej	1	2	3	4	5	6	8
Lv	1	0	1	3	0	2	1
Mn	0	0	0	4	0	42	17
Os	601	1247	563	427	526	0	0
R	7	18	0	46	289	0	0
Pn	0	3	0	9	0	4	0
Služ	1	1	2	11	2	9	8
Sp	0	23	0	24	9	0	0

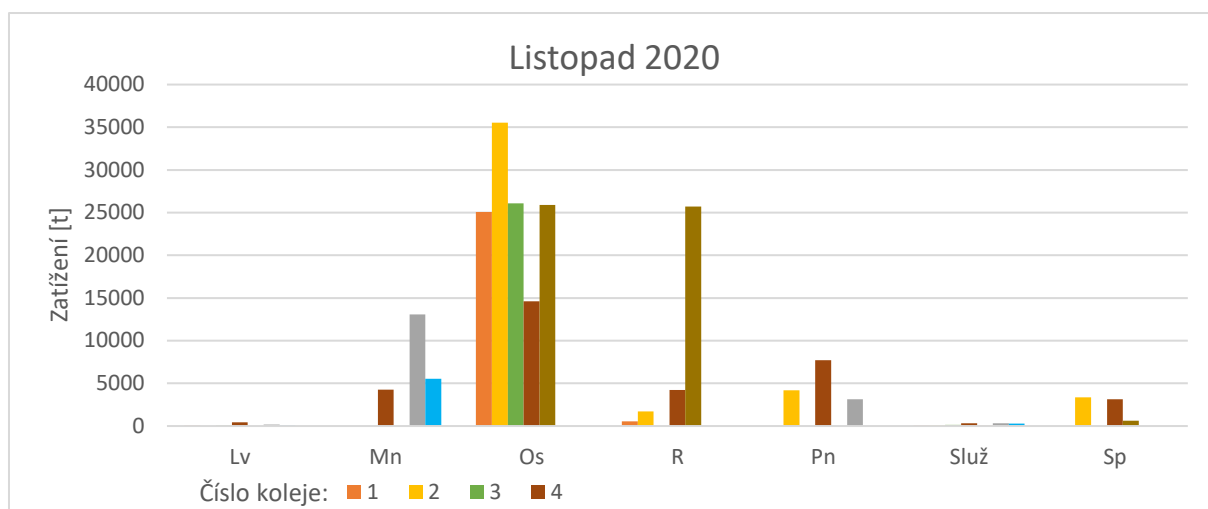
tab. č. 42: Zatížitelnost– listopad celkem

Zatížitelnost [t] – přehled listopad							
č. koleje	1	2	3	4	5	6	8
2019	35637	39308	28838	50887	87155	12942	4505
2020	25707	44839	26293	34686	52234	16723	5911

### Grafické znázornění zatížitelnosti







## Prosinec

tab. č. 43: Směrovost– prosinec 2019

Kategorie / kolej	Směrovost – 12/2019						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	0	0	2	0	5	0
Mn	0	0	0	5	0	39	5
Os	716	1142	718	398	490	0	0
R	3	4	2	93	270	1	0
Pn	0	0	0	1	0	0	0
Služ	0	2	0	11	0	23	5
Sp	2	29	1	32	6	0	0

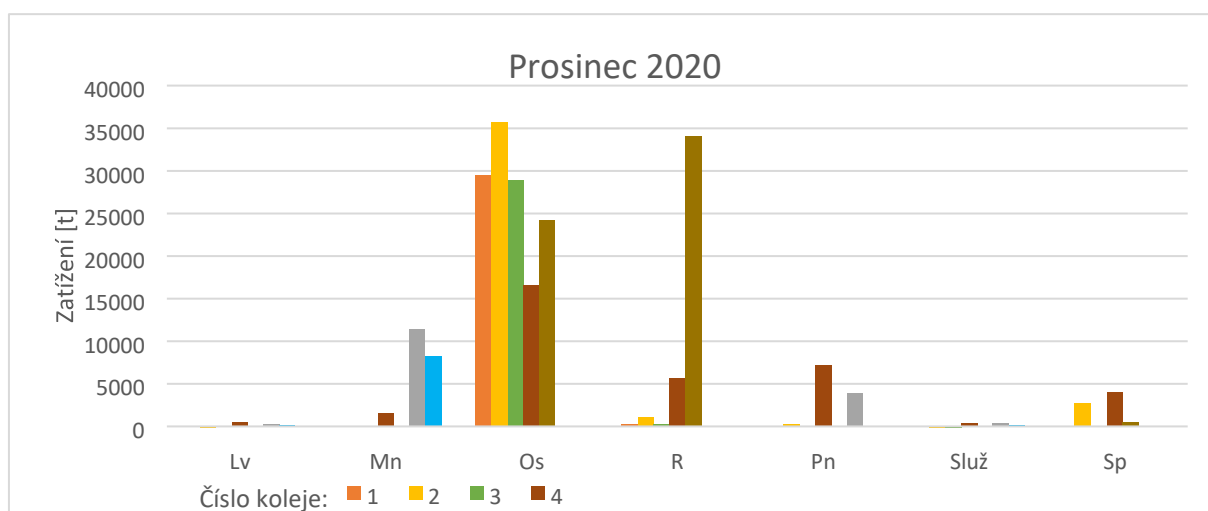
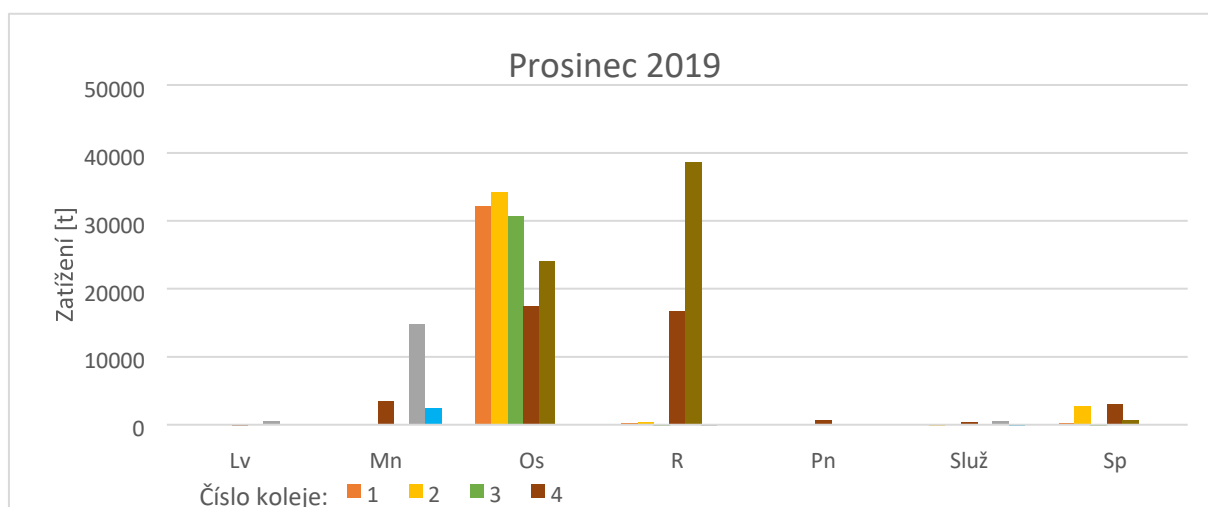
tab. č. 44: Směrovost– prosinec 2020

Kategorie / kolej	Směrovost – 12/2020						
	1	2	3	4	5	6	8
Lv	0	1	0	3	0	3	2
Mn	0	0	0	2	0	32	23
Os	703	1243	647	407	476	0	0
R	2	10	2	51	295	0	0
Pn	0	1	0	4	0	5	0
Služ	0	1	3	19	0	16	6
Sp	0	19	0	30	9	0	0

tab. č. 45: Zatížitelnost– prosinec celkem

č. koleje	Zatížitelnost [t] – přehled prosinec						
	1	2	3	4	5	6	8
2019	32472	34813	30788	38729	62755	16012	2495
2020	29750	39932	29352	35873	58823	16019	8667

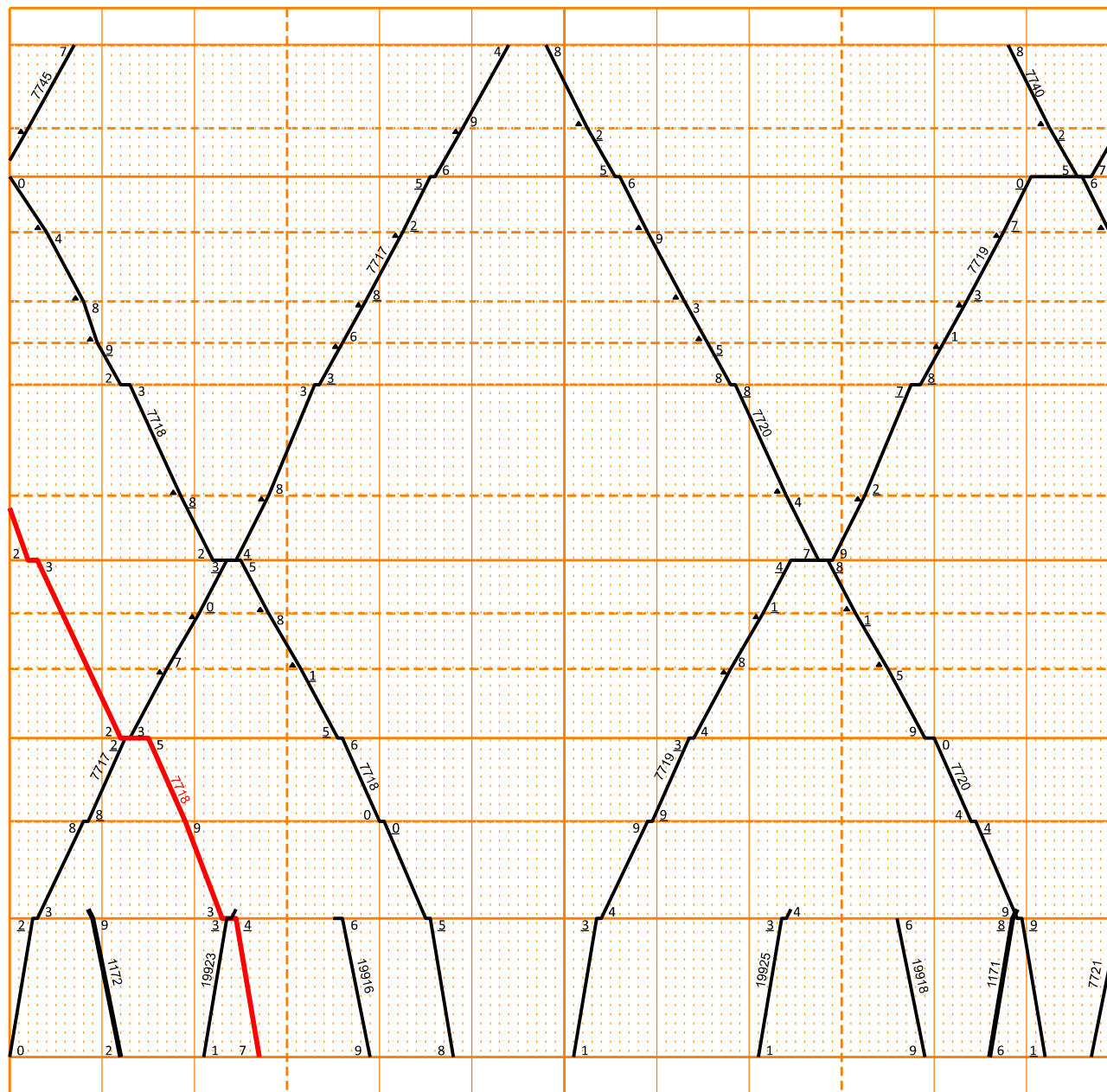
### Grafické znázornění zatížitelnosti



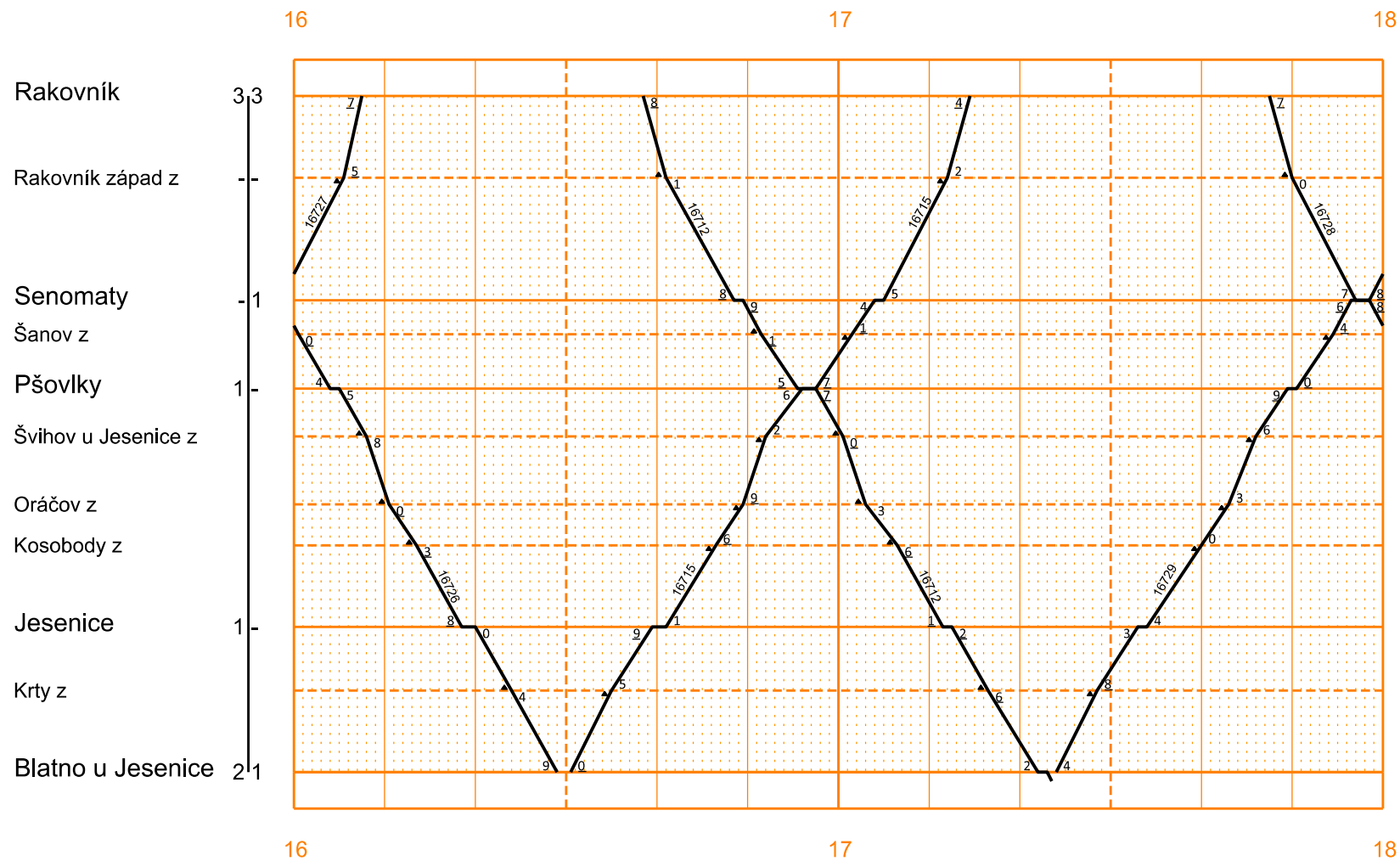
## Návrhový nákresný jízdní řád

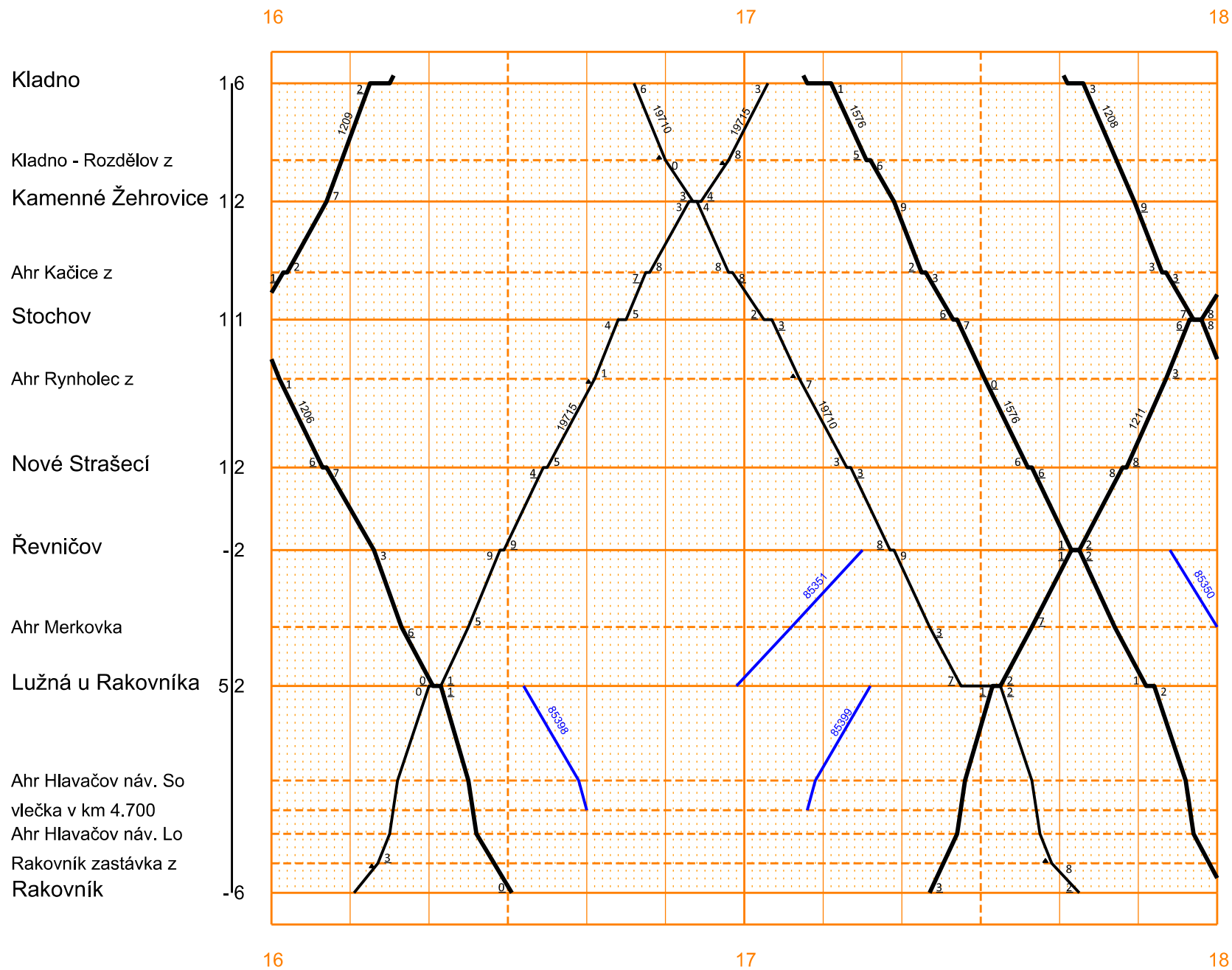
Příloha č. 10

18



18







# Návrh rozsahu náhradní autobusové dopravy

Příloha č. 11

## Rakovník – Lašovice

Náhradní autobusová doprava vedena v úseku Rakovník – Městečko u Křivoklátku. Provoz osobních vlaků přerušen pouze v úseku Rakovník – Chlum u Rakovníka.

Obsluha následujících stanic a zastávek: Chlum u Rakovníka, Lašovice, Pustověty – zůstává zachována vlaky osobní dopravy. Pro spojení do Rakovníka je nutné použít NAD jedoucí v úseku Rakovník <-> Městečko u Křivoklátku. Tato NAD nevykonává obsluhu nácestných zastávek/stanic.

Obrat souprav probíhá v zastávce Chlum u Rakovníka. Provoz pouze vratných souprav. Rakovnický rychlík vést odklonem (přes Lužnou u Rakovníka) nebo ukončen v žst Lašovice. NAD pro Rakovnický rychlík není zavedena.

Vlak je nahrazen 1 autobusovým vozidlem. Vzhledem k počtu cestujících ve špičce je 1 souprava autobusu v tomto ohledu dostatečně kapacitní.

Doba trvání NAD činní 35 dní. Finanční náklady na zavedení NAD v tomto rozsahu činní **1 287 750 Kč**.

Rakovník – Městečko u Křivoklátku	
Vzdálenost	15 km
Jízdní doba NAD	20 minut
BUS potřeba	1
Spojů – prac. den	30
Spojů – sobota	26
Spojů – neděle	26
JD vlak	17 minut
Doba trvání NAD	35 dní

NAD celkem:		1 287 750,00 Kč		$T_{km}=$	15 150,00	Sazba za km		85 Kč			
Výluka č.	od	15.04.24		do	19.05.24	Výluka č.	od		do		
1	D <sub>p</sub>	25		D <sub>v</sub>	10	7	D <sub>p</sub>	0	D <sub>v</sub>	0	
	T <sub>kmi</sub> [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna			T <sub>kmi</sub> [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>			A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>km1</sub>	15	1	30	1	26	T <sub>km1</sub>					
T <sub>km2</sub>						T <sub>km2</sub>					
T <sub>km3</sub>						T <sub>km3</sub>					
T <sub>km4</sub>						T <sub>km4</sub>					
Σ T <sub>kmi</sub> celkem		15 150,00				Σ T <sub>kmi</sub> celkem		0,00			



### Rakovník – Lužná u Rakovníka

Náhradní autobusová doprava vedena v úseku Rakovník – Lužná u Rakovníka. Provoz vlaků osobní dopravy je přerušen v tomtéž úseku. Obsluha zastávky Rakovník – zastávka zůstává zachována, místem obsluhy však bude autobusová zastávka Rakovník, žel. zast., která je umístěna na komunikaci II/237, zhruba 200 m od nástupiště železniční zastávky.

Obrat souprav probíhá v ŽST Lužná u Rakovníka.

Vlak je nahrazen 2 autobusovými vozidly.

Doba trvání NAD činní 5 dní. Finanční náklady na zavedení NAD v tomto rozsahu činní **321 300 Kč**.

Rakovník – Lužná u Rakovníka	
Vzdálenost	9 km
Jízdní doba NAD	15 minut
BUS potřeba	2
Spojů – prac. den	36
Spojů – sobota	32
Spojů – neděle	32
JD vlak	10 minut
Doba trvání NAD	5 dní

V rámci návrhu počtu spojů je však potřeba uvažovat i s režijními jízdami NAD v tomto úseku. Z tohoto důvodu je počet jízd NAD vyšší než počet pravidelných vlaků v nahrazovaném úseku.

NAD celkem:		321 300,00 Kč		$T_{km}=$ 3 780,00		Sazba za km		85 Kč			
Výluka č.	od	20.05.24		do	24.05.24	Výluka č.	od		do		
1	D <sub>p</sub>	5		D <sub>v</sub>	0	7	D <sub>p</sub>	0	D <sub>v</sub>		
	T <sub>km1</sub> [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna			T <sub>km1</sub> [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>			A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>km1</sub>	9	2	24	1	26	T <sub>km1</sub>					
T <sub>km2</sub>	9	2	18			T <sub>km2</sub>					
T <sub>km3</sub>						T <sub>km3</sub>					
T <sub>km4</sub>						T <sub>km4</sub>					
Σ T <sub>km1</sub> celkem				3 780,00		Σ T <sub>km1</sub> celkem				0,00	

### Rakovník – Chrášťany

Náhradní autobusová doprava vedena v úseku Rakovník – Chrášťany. Provoz vlaků osobní dopravy je přerušen v tomtéž úseku. Ve vyloučeném traťovém úseku se nenachází žádné nácestné zastávky.

Obrat souprav probíhá v ŽST Chrášťany.

Vlak je nahrazen 1 autobusovým vozidlem. Vzhledem k počtu cestujících ve špičce je 1 souprava autobusu v tomto ohledu dostatečně kapacitní.

Doba trvání NAD činí celkem 35 dní. Finanční náklady na zavedení NAD v tomto rozsahu činí **1 028 500 Kč**.

Rakovník – Chrášťany	
Vzdálenost	11 km
Jízdní doba NAD	17 minut
BUS potřeba	1
Spojů – prac. den	24
Spojů – sobota	18
Spojů – neděle	18
JD vlak	9 minut
Doba trvání NAD	35 dní

V rámci návrhu počtu spojů je však potřeba uvažovat i s režijními jízdami NAD v tomto úseku. Z tohoto důvodu je počet jízd NAD vyšší než počet pravidelných vlaků v nahrazovaném úseku.

NAD celkem:			1 028 500,00 Kč			$T_{km}=$ 12 100,00		Sazba za km		85 Kč				
Výluka č.		od	20.05.24			do	23.06.24	Výluka č.		od		do		
1		$D_p$	25			$D_v$	10	7		$D_p$	0	$D_v$	0	
		$T_{kmi}$ [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna				$T_{kmi}$ [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna		
			$A_{xi}$	$V_{pi}$	$A_{xi}$	$V_{vi}$				$A_{xi}$	$V_{pi}$	$A_{xi}$	$V_{vi}$	
$T_{km1}$		11	1	28	2	20	$T_{km1}$							
$T_{km2}$							$T_{km2}$							
$T_{km3}$							$T_{km3}$							
$T_{km4}$							$T_{km4}$							
$\Sigma T_{kmi}$ celkem						12 100,00			$\Sigma T_{kmi}$ celkem			0,00		

### Rakovník – Senomaty

Náhradní autobusová doprava vedena v úseku Rakovník – Senomaty. Provoz vlaků osobní dopravy je přerušen v tomto úseku. Ve vyloučeném traťovém úseku se nachází zastávka Rakovník – západ. Obsluhu této zastávky je navrženo vykonávat dalším vozidlem.

Obrat souprav probíhá v ŽST Senomaty.

Vlak je nahrazen 1 autobusovým vozidlem (v úseku Rakovník <-> Senomaty). Zastávka Rakovník západ je obsluhována všemi spoji NAD. O víkendech a svátcích 2 autobusovými vozidly za jeden spoj.

Doba trvání NAD činí celkem 50 dní. Finanční náklady na zavedení NAD v tomto rozsahu činí **1 846 200 Kč**.

Rakovník – Senomaty	
Vzdálenost	10 km
Jízdní doba NAD	15 minut
BUS potřeba	1
Spojů – prac. den	24
Spojů – sobota	18
Spojů – neděle	18
JD vlak	9 minut
Doba trvání NAD	46 dní

V rámci návrhu počtu spojů je však potřeba uvažovat i s režijními jízdami NAD v tomto úseku. Z tohoto důvodu je počet jízd NAD vyšší než počet pravidelných vlaků v nahrazovaném úseku.

NAD celkem:		1 846 200,00 Kč		$T_{km} =$ 21 720,00		Sazba za km		85 Kč	
Vyluka č.		od	01.08.24	do	19.09.24	Vyluka č.		od	do
1		D <sub>p</sub>	36	D <sub>v</sub>	14	7		D <sub>p</sub>	0
		Pracovní den		Dny pracovního volna					
		$T_{kmi}$ [km]	$A_{xi}$	$V_{pi}$	$A_{vi}$			$T_{kmi}$ [km]	$A_{xi}$
		$T_{km1}$	10	1	37			$T_{km1}$	2
		$T_{km2}$			30			$T_{km2}$	
		$T_{km3}$						$T_{km3}$	
		$T_{km4}$						$T_{km4}$	
$\Sigma T_{kmi}$ celkem				21 720,00		$\Sigma T_{kmi}$ celkem		0,00	

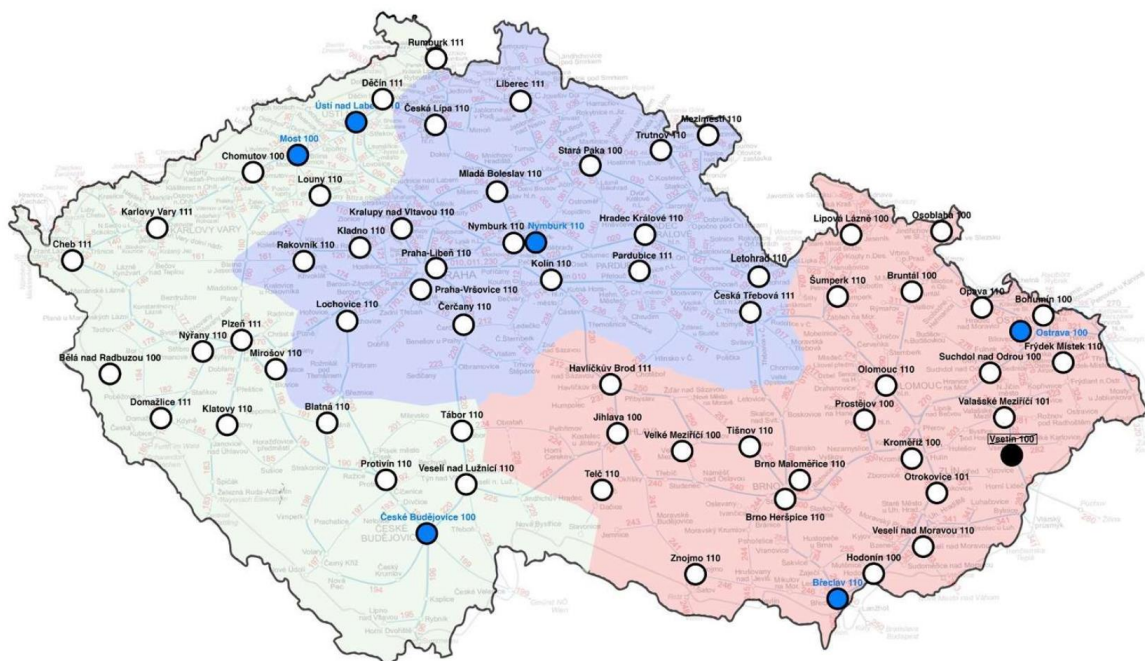
### Celkové finanční náklady NAD

Celkové finanční náklady dle výše popsaného rozsahu činí **4 483 750 Kč**.

## Tankování souprav

Většina jednotek vykonávající dopravní obsluhu na tratích zaústěných do ŽST Rakovník provádí tankování v depu Českých drah které je umístěno v obvodu železniční stanice Rakovník. Stavbou a plánovaným přerušením provozu při ŽST Rakovník na jednotlivých tratích popsanych výše bude nutné vozidla na jednotlivých tratích tankovat v alternativních místech.

**Mapa čerpacích stanic Zařízení služeb 2023**



Na obrázku jsou zobrazeny místa, kde je možné provádět tankování vozidel.

Rakovník – Lužná u Rakovníka: Vozidla na trati bude možné po dobu nedostupnosti Rakovníku tankovat v Kladně.

Rakovník – Louny: Vozidla na trati by bylo vhodné po dobu nedostupnosti Rakovníku tankovat v Lounech. Případně v jiném zvoleném místě dle dopravce Die Länderbahn.

Rakovník – Beroun: V Berouně není možnost standardně tankovat jednotky. Nejblíže vhodné místo se nachází v Lochovicích. To je od ŽST Beroun vzdáleno 18 km. Tankování tak vyžaduje soupravovou jízdu o délce 36 km pro každou tankovanou soupravu.

Uvažovaná předpokládaná cena za 1 km soupravové jízdy je odhadována na 100 Kč. Jedno tankování nákladově vychází na 3600 Kč. Na trati se budou pravidelně pohybovat 2 soupravy. Tankování je uvažováno, vzhledem k dennímu kilometrovému výkonu, denně na soupravu. V průměru tedy bude potřeba tankovat 2 soupravy každý den výluky. Při 35 denní výluce vychází celková finanční náročnost **252 000 Kč**.

Rakovník – Blatno u Jesenice: Tankování pro vozidla vykonávající obsluhu na této trati se jeví jako nejproblematictější ze všech řešených. Nejblíže alternativní tankovací místo se nachází v Plzni, která je vzdálena cca 59 km. Tankování tak vyžaduje soupravovou jízdu o délce 118 km pro každou tankovanou

soupravu.

Uvažovaná předpokládaná cena za 1 km soupravové jízdy je odhadována na 100 Kč. Jedno tankování nákladově vychází na 11 800 Kč. Na trati se budou pravidelně pohybovat 2 soupravy. Tankování je uvažováno, vzhledem k dennímu kilometrovému výkonu, denně na soupravu. V průměru tedy bude potřeba tankovat 2 soupravy každý den výluky. Při 50 denní výluce vychází celková finanční náročnost **1 180 000 Kč**.

Celkové finanční náklady způsobené potřebou provádět tankování v alternativních místech je odhadováno na **1 432 000 Kč**.