



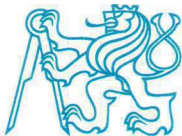
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA DOPRAVNÍ

MARTIN KNIŽKA

**REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATI OSEK MĚSTO –  
MOLDAVA V KRUŠNÝCH HORÁCH**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2014



**K612..... Ústav dopravních systémů**

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Martin Knižka**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Rekonstrukce železniční trati Osek město -  
Moldava v Krušných horách**

Název tématu (anglicky): Osek město – Moldava v Krušných horách Railway Line  
Reconstruction

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analýza stavebního stavu řešeného úseku Osek město (včetně) - Moldava v Krušných horách (včetně)
- posouzení vhodnosti rozmístění dopravních a přepravních stanišť
- návrh rekonstrukce uvedeného úseku za účelem zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti provozu, alespoň ve dvou variantách s jejich vzájemným porovnáním
- návrh rekonstrukce dopravních zastávek za účelem zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující, alespoň ve dvou variantách s jejich vzájemným porovnáním
- posouzení proveditelnosti návrhů ve vztahu k památkové ochraně trati
- výpočet a zhodnocení cestovních dob v současném a návrhovém stavu
- návrh koncepce provozu na uvedeném úseku
- při návrhu zohledněte výstupy ze své bakalářské práce "Rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách"

- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách  
ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: projektování


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Ondřej Havlena**  
**doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **28. června 2013**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2014**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia



prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.



Bc. Martin Knižka  
jméno a podpis studenta

V Praze dne ..... 2. června 2014

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval všem lidem, s jejichž pomocí jsem tuto diplomovou práci vypracoval. Poděkování patří pracovníkům Národního památkového ústavu a zejména zaměstnancům SŽDC, kteří mně poskytli materiály, které byly pro účely zpracování této diplomové práce velice užitečné. Dále mé poděkování patří vedoucímu této diplomové práce panu Ing. Ondřeji Havlenovi za jeho odbornou pomoc a trpělivost při její tvorbě. Mé zvláštní poděkování patří mé rodině a přátelům za jejich oporu během doby mého studia.

## **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze, Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona číslo 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 28. 11. 2014

.....

podpis

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

## Rekonstrukce železniční trati Osek město – Moldava v Krušných horách

diplomová práce

listopad 2014

Martin Knižka

### ABSTRAKT

Účelem této diplomové práce je navržení opatření za účelem zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti provozu na trati číslo 135 v úseku Osek město – Moldava v Krušných horách a provedení analýzy touto tratí obsluhované oblasti ve vztahu k možným pravidelným pohybům obyvatelstva do zaměstnání a do škol, včetně porovnání s ostatními druhy dopravy za účelem stanovení smysluplnosti těchto opatření.

**Klíčová slova:** trať, kolej, výhybka, oblouk, přechodnice, převýšení, nástupiště

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation

**Osek město – Moldava v Krušných horách Railway Line Reconstruction**

Thesis

November 2014

Martin Knižka

**PRECIS**

The purpose of this thesis is designing of measures because of improvement the parameters of speed and safety on the railway line number 135 between stations Osek město and Moldava v Krušných horách and making analysis of the area operated by this railway due to possible regular movement of inhabitants for employment and for education including comparisons with other modes of transport for assessment of meaningfulness of these measures.

**Key words:** line, track, siding, curve, spiral, platform

# 1. Obsah

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1.    | Obsah .....   | 3  |
| 2.    | Úvod .....  | 5  |
| 3.    | Historie železniční trati číslo 135 .....   | 5  |
| 4.    | Památková ochrana tratě číslo 135.....  | 6  |
| 4.1.  | Stanovisko Úřadu na ochranu památek .....   | 10 |
| 4.2.  | Stanovisko SŽDC .....   | 11 |
| 5.    | Analýza dopravních vztahů dotčených měst a obcí a pozice železniční dopravy ..... | 11 |
| 5.1.  | Města a obce na trati a s nimi související skutečnosti .....                      | 12 |
| 5.1.1 | Město Lom .....   | 12 |
| 5.1.2 | Město Osek .....  | 16 |
| 5.1.3 | Obec Háj u Duchcova .....   | 20 |
| 5.1.4 | Město Hrob .....  | 23 |
| 5.1.5 | Obec Košťany .....  | 26 |
| 5.1.6 | Město Dubí.....   | 29 |
| 5.1.7 | Obec Mikulov .....  | 32 |
| 5.1.8 | Obec Moldava .....  | 35 |
| 5.2.  | Posouzení vhodnosti rozmístění dopraven a přepravních stanovišť .....             | 39 |
| 5.3.  | Shrnutí.....  | 43 |
| 6.    | Současný stav trati číslo 135 .....   | 44 |
| 6.1.  | Počáteční úsek Most – Louka u Litvínova .....                                     | 44 |
| 6.2.  | Úsek Louka – Moldava v Krušných horách.....                                       | 45 |
| 6.2.1 | Úvod .....  | 45 |
| 6.2.2 | Parametry úseku tratě Louka u Litvínova – Dubí .....                              | 45 |
| 6.2.3 | Parametry úseku tratě Dubí – Moldava v Krušných horách .....                      | 51 |



|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 6.3.  | Železniční stanice Osek město .....  | 55  |
| 6.4.  | Železniční stanice Hrob .....  | 59  |
| 6.5.  | Železniční stanice Dubí.....   | 63  |
| 6.6.  | Železniční stanice Moldava v Krušných horách.....                                  | 66  |
| 7.    | Návrhy rekonstrukce .....  | 69  |
| 7.1.  | Širá trať.....   | 69  |
| 7.1.1 | Analýza směrových prvků na trati za účelem zvýšení rychlosti .....                 | 69  |
| 7.1.2 | Rekonstrukce tratě – varianta I.....   | 73  |
| 7.1.3 | Rekonstrukce tratě – varianta II.....  | 75  |
| 7.2.  | Návrhy rekonstrukcí železničních stanic .....                                      | 78  |
| 7.2.1 | Železniční stanice Osek město .....  | 79  |
| 7.2.2 | Železniční stanice Hrob .....  | 84  |
| 7.2.3 | Železniční stanice Dubí.....   | 88  |
| 7.2.4 | Železniční stanice Moldava v Krušných horách.....                                  | 92  |
| 7.3.  | Návrhy rekonstrukcí železničních zastávek.....                                     | 97  |
| 7.3.1 | Železniční zastávka Horní Háj.....   | 97  |
| 7.3.2 | Železniční zastávka Střelná v Krušných horách .....                                | 99  |
| 7.3.3 | Železniční zastávka Mikulov v Krušných horách .....                                | 100 |
| 7.3.4 | Železniční zastávka Mikulov-Nové Město .....                                       | 102 |
| 7.4.  | Návrh nové železniční zastávky.....  | 104 |
| 8.    | Porovnání variant jednotlivých návrhů na rekonstrukci .....                        | 105 |
| 8.1.  | Porovnání variant návrhu rekonstrukce na širé trati .....                          | 105 |
| 8.2.  | Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice Osek město.....           | 108 |
| 8.3.  | Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice Hrob .....                | 109 |
| 8.4.  | Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice Dubí .....                | 109 |
| 8.5.  | Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách |     |

|     |  |     |
|-----|--|-----|
| 9.  | Návrh koncepce provozu .....                                 | 110 |
| 10. | Závěr.....   | 112 |
| 11. | Seznam odkazovaných předpisů .....                           | 112 |
| 12. | Seznam použitých zkratk.....                                 | 113 |
| 13. | Seznam příloh.....   | 113 |
| 14. | Použitý software .....                                       | 114 |
| 15. | Materiály použité za účelem zpracování diplomové práce ..... | 114 |
| 16. | Použité zdroje.....  | 114 |

## 2. Úvod

Předmětem této diplomové práce je návrh rekonstrukce železniční tratě, která na síti SŽDC nese číslo 135, a to v úseku vymezeném železničními stanicemi Osek město a Moldava v Krušných horách. Účelem rekonstrukce by bylo zvýšení traťové rychlosti na trati a bezpečnosti provozu s následným zatraktivněním této trati.

K výběru této tratě za účelem návrhu rekonstrukce vedla skutečnost, že se jedná o jednu z několika dnes již bývalých železničních spojnic mezi dnešní Českou republikou a Německem na území Ústeckého kraje a že zatraktivněním této tratě v důsledku rekonstrukce by se rovněž více přiblížila možnost obnovení zdejšího provozu přes hranice. Dalším důvodem pro výběr této tratě je její poloha přibližně ve střední části hranice mezi Ústeckým krajem a Saskem, kde se již jiná trať překračující hranice nenachází.

## 3. Historie železniční trati číslo 135

Historie trati číslo 135 spadá do druhé poloviny 19. století, kdy vznikla společnost Pražsko-duchcovská dráha, jež danou trať vystavěla. Důvodem pro výstavbu této tratě byla potřeba spojení Prahy a zejména oblasti mostecké pánve se Saskem.

Společnost Pražsko-duchcovská dráha (PDE) vystavěla tuto trať ve třech etapách. Nejprve se železnice podívala do města Osek, kde byl provoz na trati z Mosteckého starého nádraží zahájen dne 18. 12. 1876. Následně byla tato trať prodloužená do města Hrob. Zde byl provoz zahájen dne 15. 5. roku 1877. Poslední část této tratě byla uvedena

do provozu 6. 12. v roce 1884. Provoz přes hranice byl zahájen dne 18. 5. 1885, kdy byl dán do provozu úsek z Moldavy v Krušných horách do německého Holzhau. Od počátku byla vlastníkem této tratě společnost PDE, a to do roku 1892, kdy byla dne 1. 1. zestátněna. Avšak již v dobách vlastnictví této i dalších tratí společností PDE byl provoz zajišťován jinými společnostmi. Nejprve provozovatelem v období let 1877 – 1884 byla společnost Ústecko-teplická dráha, od roku 1884 to byla společnost Rakouské státní dráhy (K. k. St. B.). Od této doby byla tato trať pod správou státních drah, které se během první poloviny 20. století třikrát změnily.

V důsledku napjaté politické situace, která byla důsledkem druhé světové války, byl dne 7. 5. Roku 1945 provoz z Moldavy do německého Holzhau přerušen. Tímto pozbyla tato trať svého původního významu a začalo docházet ke stagnaci zdejší nákladní dopravy. K dočasnému zvýšení významu tratě došlo díky výstavbě vodní nádrže Fláje v letech 1951 – 1964. Od té doby význam této tratě spočívá především v osobní rekreační dopravě.

## 4. Památková ochrana tratě číslo 135

Při řešení problematiky rekonstrukce železniční tratě z Mostu do Moldavy v Krušných horách bylo nutné vzít v úvahu, že se jedná o kulturní památku.

Trať, nesoucí v celostátním jízdním řádu číslo 135, byla prohlášena za kulturní památku v úseku Louka – Moldava na základě návrhu, který dne 16. 6. roku 1997 podal pan Michal Švec. Po posouzení a zhodnocení důvodů obsažených v příslušném návrhu ji Ministerstvo kultury České republiky prohlásilo podle § 3 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, za kulturní památku.

Trať má význam jako doklad hospodářského a technického rozvoje z poslední čtvrtiny 19. století, a to jednak z hlediska technické vyspělosti řešení vedení tratě, kdy bylo zapotřebí vypořádat se značně členitým terénem a prudce stoupající niveletou. Z tohoto důvodu je trať vedena na řadě násypů, mostů, mostků a propustků a také dvěma tunely. Také je velice zajímavý soubor drážních budov. Zdejší drážní budovy byly řešeny podle jednotného záměru a při tom bylo využito opakujících se charakteristických architektonických prvků klasicizujících tvarů. Tyto architektonické prvky se odlišují pouze podle terénního osazení a velikosti provozu jednotlivých stanic. Nedílnou součástí nádražních areálů jsou doprovodné hospodářské objekty s obdobným architektonickým řešením.

Kvůli vytýčení dané trati v horském terénu se značně proměnnou niveletou je její součástí i řada mostů a dva nadjezdy pro polní nebo lesní cestu. Jedná se o následující mosty:

- 1) Most nad Lomským potokem v km 134,000. Je to kamenný klenutý most z roku 1875. Vedle tohoto mostu je v km 134,020 most nad silnicí Lom u Mostu – Loučná a podchod pro chodce rovněž z roku 1875. Pozdější úpravy se týkaly pouze podchodu.
- 2) Most v km 134,915 nad lesní cestou a nad Loučenským potokem. Most sestává z kamenných pilířů a ocelových nosníků s betonovými překlady.
- 3) Nýtovaný most s horní mostovkou v km 137,050 nad lesní cestou. Pilíře jsou kamenné.
- 4) Most v km 137,760 před nádražím Osek nad Oseckým potokem. Ocelové nosníky s betonovými překlady na kamenných pilířích.
- 5) Kamenný klenutý most v km 138,150 nad příjezdovou cestou do lesa.
- 6) Most nýtovaný s vrchní mostovkou v km 138,945 nad lesní cestou. Pilíře jsou kamenné.
- 7) Most v km 139,991 nad potokem. Most je nýtovaný s vrchní mostovkou, pilíře jsou kamenné.
- 8) Most nad polní cestou a potokem. Pilíře jsou kamenné, nosníky ocelové a betonové překlady. Nachází se v km 140,570.
- 9) Most nad potokem v km 140,851. Sestává z kamenných pilířů, ocelových nosníků a betonových překladů.
- 10) Most z počátků výstavby tratě v km 141,506 nad silnicí a potokem. Tento most je kamenný klenutý.
- 11) Most kamenný klenutý o třech polích nacházející se v km 141,844 u obce Křižanov. Pomocí tohoto mostu trať překračuje cestu, potok a údolí. Světlost mostu činí 52,40 m. Most byl již dříve zapsán do seznamu kulturních památek pod číslem 5-2671.
- 12) Most v km 142,494 před nádražím Hrob. Jedná se o složený most o čtyřech polích, přičemž jedno pole je kamenné klenuté a tři pole jsou ocelové konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky s vrchní mostovkou podepřenými dvěma

kamennými pilíři. Kamenné klenuté pole bylo postaveno v roce 1890, ocelová konstrukce je z roku 1929.

- 13) Kamenný klenutý most v km 142,859, s jehož pomocí trať překonává příjezdovou cestu k železniční stanici Hrob.
- 14) Kamenný klenutý most nad tratí pro účely místní cesty v km 143,0 – 143,1.
- 15) Most o třech polích v km 143,50 u obce Hrob-Mlýny nad silnicí spojující obce Hrob a Mikulov a nad potokem. Tato ocelová příhradová konstrukce z roku 1945 byla již dříve zapsána v seznamu kulturních památek pod číslem 5-2671.
- 16) Kamenný klenutý most v km 143,764 nad lesní cestou.
- 17) Most kamenné klenuté konstrukce situované v km 144,172 nad lesní cestou.
- 18) Kamenný klenutý most v km 145,245 pro překonání lesní cesty a potoka.
- 19) Kamenný klenutý most, s pomocí něhož trať překonává lesní cestu.
- 20) Most v km 145,927 překračující lesní cestu a potok. Most je kamenný klenutý, jeho vnitřní klenba je odstupňována, aby nebyla narušena světlost mostu vzhledem k okolnímu stoupajícímu terénu.
- 21) Kamenný klenutý most, kterým trať překonává lesní cestu v km 146,390.
- 22) Most nad cestou a potokem v km 148,728 v prostoru železniční stanice Dubí. Jedná se o kamenný klenutý most, dvakrát prodloužený o ocelovou konstrukci s kamennými pilíři.
- 23) Kamenný klenutý most nad tratí pro potřeby lesní cesty v km 150,3 – 150,4.
- 24) Kamenný klenutý most nad potokem. Situován je v km 150,784.
- 25) Kamenný klenutý most v km 151,779, jehož prostřednictvím trať překonává lesní cestu ve vysokém náspu.
- 26) Kamenný klenutý most z roku 1875 nad lesní cestou v km 152,618.
- 27) Kamenný klenutý most, který v km 153,276 překlenuje lesní cestu.
- 28) Kamenný klenutý most z roku 1875 v km 153,760 nad vodotečí v nepřístupné roklině.
- 29) Ocelový most příhradové konstrukce z roku 1946 v km 154,309. Most je o dvou polích a překonává silnici Mikulov – Moldava. Most byl již dříve zapsán v seznamu kulturních památek pod číslem 5-2671.
- 30) Ocelový most s vrchní mostovkou překonávající potok v km 154,990 u železniční zastávky Nové Město. Pilíře mostu jsou kamenné.

31) Ocelový most nýtovaný s vrchní mostovkou, pilíře jsou kamenné. Most je nad vodotečí a lesní cestou v km 156,678.

32) Most překonávající vodoteč v km 156,959. Jedná se o kamennou klenutou konstrukci.

Na trati v úseku Louka u Litvínova – Dubí – Moldava v Krušných horách bylo rovněž vybudováno značné množství propustků. Z hlediska množství zde dominují propustky kamenné klenuté. Z některých kamenných klenutých propustků vznikly při opravách propustky kameno-betonové. Dále jsou zde propustky kamenné s vloženou betonovou trubkou.

Při vedení trati mezi Loukou a Moldavou členitým terénem byly postaveny i dva tunely. První je ve směru staničení Mikulovský tunel. Je to tunel s kamenným portálem dlouhý 334 m, jehož začátek se nachází v km 153,336 a konec v km 153,670. Druhý tunel je Novoměstský tunel rovněž s kamenným portálem. Ten má délku 211 m, jeho začátek je situován v km 154,600 a konec v km 154,811.

Nedílnou součástí mnoha železničních tratí na území České republiky jsou i budovy pro potřeby dráhy a drážní technická zařízení, jež byla postavena v prostorách železničních stanic, případně v jejich bezprostředním okolí, a podél tratí. Tyto budovy a zařízení byly budovány z různých důvodů. Nicméně časem některé z budov a zařízení ztratily svůj původní účel, neboť pominula jejich potřeba v důsledku poklesu přepravních výkonů příslušných tratí, z čehož vyplývá nízké využití, či v důsledku modernizací příslušenství daných tratí. V případě železniční tratě číslo 135 se jednalo spíše o případ slabého využití tratě. Zde se jedná o železniční stanice s budovami a zařízeními:

- 1) V železniční stanici Louka u Litvínova, spadající pod katastrální úřad stejnojmenné obce, se památková ochrana týká staniční budovy s číslem popisným 93, která se nachází na stavební parcele číslo 140.
- 2) V železniční stanici Osek-město, která spadá pod katastrální úřad Osek, se nalézají tři objekty. Jedná se o nádražní budovu s číslem popisným 152 na stavební parcele číslo 302, o dřevěný hospodářský objekt a o skladiště bez čísla popisného. Toto skladiště stojí na stavební parcele číslo 301.

- 3) Pod katastrální úřad obce Domaslavice spadá bývalý drážní domek čísla popisného 25, který stojí na stavební parcele číslo 30.
- 4) Železniční stanice Hrob spadá pod katastrální úřad Hrob. Nádražní budova s číslem popisným 157 je na stavební parcele číslo 184. Dále se v prostoru této železniční stanice nachází skladiště bez čísla popisného na stavební parcele číslo 182 a výtopna (rovněž bez čísla popisného) na stavební parcele číslo 185.
- 5) Železniční stanice Dubí, která spadá pod katastrální úřad města Dubí, disponuje pěti stavbami a zařízeními. Je zde nádražní budova s číslem popisným 327, číslo stavební parcely 1300. Dále se zde nachází dřevěný hospodářský objekt, skladiště bez čísla popisného na stavební parcele 1298 a stavědlo. Pod číslem 1 se nalézají 15 m dlouhá popelová jáma.
- 6) V prostoru železniční stanice Nové Město patřící pod katastrální úřad Nové město se nachází dnes již bývalá železniční budova s číslem popisným 67, která stojí na stavební parcele se shodným číslem 67. Dále je zde možné nalézt budovu bývalé pumpárny s číslem popisným 68 na stavební parcele číslo 71. Na parcele s číslem 431/6 je umístěn vodojem se schodištěm.
- 7) V prostoru koncové železniční stanice Moldava v Krušných horách jsou tři objekty. Je zde nádražní budova s číslem popisným 130 na stavební parcele 142. Mimo této nádražní budovy jsou zde skladiště a výtopna. Skladiště je na stavební parcele číslo 144, výtopna je na stavební parcele číslo 139. Obě tyto stavby jsou bez čísla popisného.

#### 4.1. Stanovisko Úřadu na ochranu památek

Dne 3. března 2014 se konala konzultace s Bc. Janem Frundlem z oddělení specialistů majících na starosti obnovu technických památek Národního památkového ústavu za účelem projednání možností úprav této památkově chráněné trati z důvodu zlepšení jejích parametrů a následného zvýšení atraktivity. Tyto možnosti se týkaly úprav aplikovaných na širé trati i v prostorách železničních stanic. Na širé trati se konzultace týkala úprav geometrie koleje v prostorách oblouků za účelem možnosti zvýšení pojízdné rychlosti včetně nezbytných zásahů do zemního tělesa. Tato možnost nebyla ze strany pana Frundla zamítnuta. Také byla zmíněna možnost definitivního přeložení tratě, která by byla možná za podmínky, že by zůstalo zachováno těleso stávající tratě.

V případě železničních stanic by se úprava týkala oblasti nastupování či vystupování cestujících do vlaků. Bez problémů by byly zásadní úpravy stávajících nástupišť. S výhradami byla přijata možnost dosazení poloostrovních nástupišť, v rámci níž by mohlo být potřeba demontovat staniční kolej k uvolnění prostoru pro plnohodnotné nástupiště. V takovém případě by bylo vhodné na povrch příslušného nástupiště naznačit, že se v daném prostoru kolej dříve nacházela. Z důvodu vytvoření potřebného prostoru by bylo též možné i vychýlení určité staniční koleje z původní osy.

V otázkách údržby je kladen důraz na zachování tratě číslo 135 v dosavadní podobě v maximální možné míře. Tudíž je kladen důraz na to, aby při případné obměně některých prvků byly nahrazené prvky zcela shodnými, například shodný typ koleje či druh pražce.

## 4.2. Stanovisko SŽDC

Dne 5. května 2014 se konala konzultace s Ing. Miroslavem Beránkem za účelem získání informací a materiálů, které se týkají tratě číslo 135. Mimo jiné zde byla již neformálně projednána problematika památkové ochrany příslušné trati, na jejímž základě byla sdělena informace o znemožnění rekonstrukce moldavského zhlaví železniční stanice Osek město. Podstatou této rekonstrukce bylo odstranění výhybky se současným číslem 7 a části staničních kolejí čísel 2 a 4, čímž by byl získán prostor k dosazení směrového oblouku staniční koleje číslo 1 s poloměrem 300 m namísto dosavadních 200 m. Již bylo uskutečněno zmíněné odstranění kolejí čísel 2 a 4, avšak po zásahu Národního památkového ústavu byly příslušné koleje opět navráceny na své dosavadní místo.

## 5. Analýza dopravních vztahů dotčených měst a obcí a pozice železniční dopravy

Předmětná trať v úseku Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách, která obsluhuje některé obce případně jejich části v severovýchodní části okresu Most a západní části okresu Teplice, bývá využívána pro osobní dopravu v celém svém úseku. Téměř celoročně v pracovních dnech je v současnosti na tuto trať vypravováno devět párů osobních vlaků. Tyto vlaky však zajíždějí pouze do stanice Osek město v okrese Teplice. Nicméně tyto vlaky nespojují železniční stanici Osek město pouze se stanicí Most, ale také se stanicemi Louny, Louny město, Domoušice, Žatec západ a nejvíce vlaků se stanicí



Rakovník. Dále na tuto trať vyjíždějí čtyři páry osobních vlaků. Ty pojíždějí pouze zmíněnou trať, nicméně v celé její délce. Čtyři páry vlaků bývají vypravovány o víkendech a svátcích, v letní sezoně jsou tyto vypravovány celotýdenně.

Obyvatelé předmětných měst a obcí mohou rovněž jako dopravní prostředek pro dojíždění do zaměstnání a škol a při zpátečních cestách využít i pravidelnou autobusovou dopravu a také individuální automobilovou dopravu

Při volbě obyvatel k upřednostnění konkrétního druhu dopravy hrají roli cena, doba jízdy, četnost spojů, vzdálenost mezi samotnými zájmovými místy a dopravními stanovišti a jiné.

## 5.1. Města a obce na trati a s nimi související skutečnosti

### 5.1.1 Město Lom

Město Lom se nalézá v okrese Most a příslušnou obcí s rozšířenou působností města Lom je město Litvínov. Přesnější poloha města Lom je přibližně 12 km severně od okresního města Most a asi 3 km východně od města Litvínov, téměř na rozhraní okresů Most a Teplice. V současné době zde má trvalé bydliště 3867 obyvatel. Město Lom se dále člení na dvě části: na Lom a Loučná.

**Tabulka 1: Shrnující údaje města Lom**

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 3867  |
| Okres                        | Most  |
| Obec s rozšířenou působností | Litvínov  |
| Poloha                       | 12 km severně od Mostu, 3 km východně od Litvínva |
| části                        | Lom; Loučná                                       |

**Tabulka 2: Možné cíle dojížděky na území města Lom**

|            |   |
|------------|---|
| Zaměstnání | Technické služby města Lom; Ekosolar s. r. o. – výroba slunečních kolektorů; Portas s. r. o. – renovace dveří a nábytku; Stopka s. r. o. – stavební práce; Harald – výroba nábytku  |
| Školství   | Základní škola Lom; Mateřská škola Lom; Mateřská škola Loučná   |
| Turistika  | Kostel Srdce Páně ze 17. Století; morový sloup z 15. Století; kaple Nejsvětější Trojice z 19. Století; původní hornická kolonie z 19. Století; smírčí kříž ze 13. Století   |
| Služby     | Česká pošta – pobočky Lom a Loučná; Penzion pro seniory Lom; Penzion pro seniory Loučná; 2x praktický lékař pro dospělé; praktický lékař pro děti a dorost; stomatolog; (veterinář); (Městská knihovna Lom); (Kulturní dům Lom) |

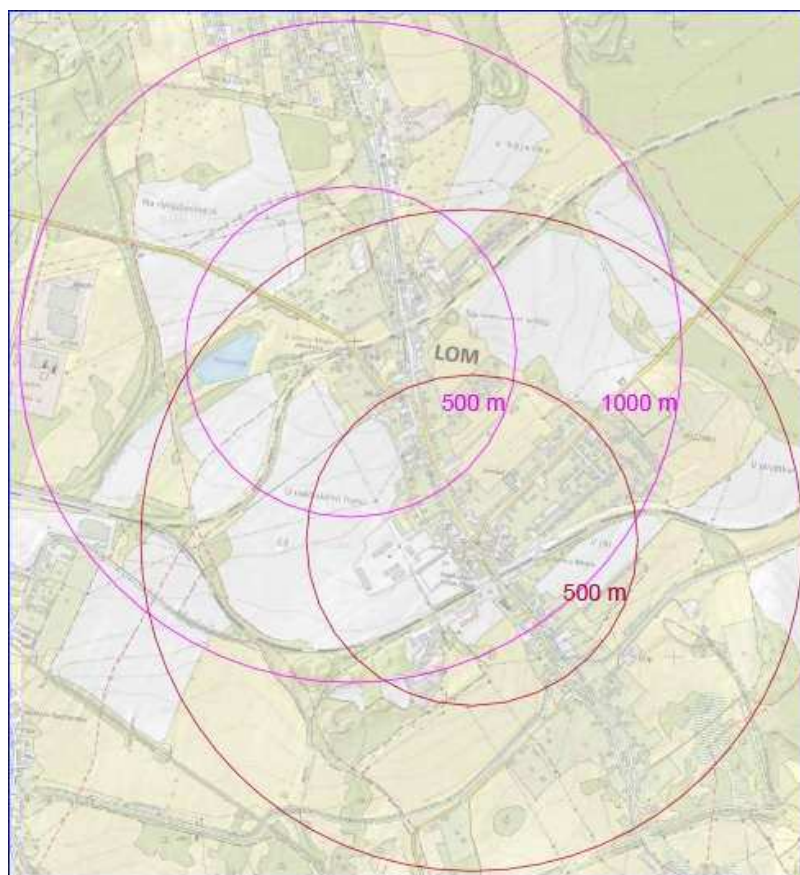
**Tabulka 3: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z města Lom**

| město Lom         |                     |                   |                     |
|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| vyjíždí z Lomu    |                     | dojíždí do Lomu   |                     |
| obec dojížděky    | počet vyjíždějících | obec vyjížděky    | počet dojíždějících |
| Litvínov          | 450                 | Litvínov          | 61                  |
| Most              | 213                 | Most              | 20                  |
| Praha             | 41                  | Mariánské Radčice | 15                  |
| Meziboří          | 33                  | Meziboří          | 11                  |
| Louka u Litvínova | 25                  | Osek              | 10                  |
| Ústí nad Labem    | 24                  |                   |                     |
| Teplice           | 22                  |                   |                     |
| Horní Jiřetín     | 19                  |                   |                     |
| Duchcov           | 18                  |                   |                     |
| Osek              | 11                  |                   |                     |

**Poloha železniční zastávky vůči městu**

Železniční zastávka Lom u Mostu je situována na samém okraji části města Dolní Lom v místech, kde se trať číslo 135 kříží s pozemní komunikací číslo I/27 v ulici Litvínovské (viz. obrázek 1). Prostor této železniční zastávky prakticky sousedí s nejbližším zastavěným pozemkem. Tato zastávka se nalézá od centra města severním směrem ve vzdálenosti kratší než 500 m a je relativně pohodlně přístupná z větší části po chodníku podél zmíněné ulice Litvínovská bez výraznějšího převýšení. Cestující z centra by však museli z důvodu orientace této zastávky směrem od centra před příchodem na danou zastávku překonat trať prostřednictvím úrovněvého přejezdu. Na opačnou stranu od zastávky Lom u Mostu je v přijatelné vzdálenosti situována obytná zástavba rovněž podél pozemní komunikace číslo 27, kde však případní cestující nemají k dispozici chodník, což by vzhledem k nízké intenzitě zdejšího provozu nemuselo vadit. Již značně méně atraktivní je tato železniční zastávka pro cestující, jejichž začátek či konec cesty jsou v částech města Horní Lom a Loučná.

V okruhu 500 m od zastávky Lom u Mostu se tedy nalézá část Dolního Lomu s převažující obytnou zástavbou doplněnou některými institucemi, jako jsou škola či pošta. Významnější část Dolního Lomu včetně centra se pak vůči této zastávce rozprostírá jižním směrem v okruhu 1000 m. Na sever od zmíněné zastávky je v okruhu do 1000 m čtvrť s převažující rodinnou zástavbou a průmyslový areál.



**Obrázek 1: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční zastávky Lom u Mostu, fialově izochrony dostupnosti od centra města Lom**

### **Pravidelná autobusová doprava**

Jako alternativa železniční dopravy spojuje město Lom s okolím autobusová doprava včetně linek městské hromadné dopravy měst Mostu a Litvínova. Pro dojíždění do města Litvínov mohou obyvatelé využít linku číslo 13 v rámci MHD Mostu a Litvínova. Tato linka je v provozu v průběhu celého dne a ve špičkách pracovních dnů je mezi spoji 15-minutový interval. V denním období špiček zajíždějí vybrané spoje do města Osek. V ranních hodinách pracovních dnů z Oseku a z Lomu jezdí do Litvínova i dva spoje linky

číslo 60. Dále mohou lidé pro účely dojíždění do Litvínova a Oseku využít meziměstskou linku 572526 s devíti páry spojů s dvouhodinovým intervalem v pracovních dnech a sedm párů spojů linky 582501 s dvouhodinovým intervalem. Hodinový interval ve špičkách pracovních dní má linka 572524, kterou můžou rovněž využívat lidé, kteří pravidelně dojíždí z Lomu do Litvínova a obráceně. Jeden spoj této linky je použitelný pro lidi dojíždějící do Lomu z Mariánských Radčic, pro opačný směr mají cestující k dispozici čtyři odpolední spoje v hodinovém taktu. Tyto spoje mohou využít i lidé pro dopravu do Duchcova. V případě cesty do Mostu je možné využít zmíněnou linku číslo 13 a následně v zastávce Litvínov, Citadela přestoupit na jeden ze spojů tramvajových linek 1, 3 nebo 4 v rámci téhož systému, které odsud odjíždějí s intervalem 15 minut.

#### **Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy**

Pro porovnání železniční osobní dopravy na trati číslo 135 s veřejnou meziměstskou autobusovou dopravou, dopravou v rámci MHD a s individuální automobilovou dopravou z hlediska četnosti spojů, vzdálenosti a cestovní doby byly vybrány relace mezi městem Lom a městy Most a Osek, mezi kterými dochází k pravidelným pohybům obyvatel za prací a do škol. V jejich případě jsou železniční stanice vůči městům situovány v přijatelných polohách a zároveň jsou to města od Lomu v dostatečné vzdálenosti, při které by bylo využití železniční dopravy smysluplné. Vynecháno bylo porovnání i v případě relací, kde by použití osobní dopravy na trati číslo 135 zcela pozbývalo smyslu.

**Tabulka 4: Porovnání druhů dopravy pro spojení města Lom s vybranými cíli**

| relace Lom – Most          |                                  |            |               |
|----------------------------|----------------------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek        | četnost                          | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                       | 9 párů spojů / den               | 16 km      | 21 min        |
| autobus (MHD) <sup>1</sup> | 19 párů spojů / den <sup>1</sup> | 16 km      | 28 – 32 min   |
| osobní automobil           | -                                | 16 km      | 17 min        |
| relace Lom – Osek          |                                  |            |               |
| dopravní prostředek        | četnost                          | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                       | 9 párů spojů / den               | 4 km       | 5 min         |
| autobus <sup>2</sup>       | 9 párů spojů / den               | 4 km       | 5 min         |
| osobní automobil           | -                                | 4 km       | 4 min         |

<sup>1</sup> relace Dolní Lom – Most stadion; <sup>2</sup> oblast Dolní Lom

### 5.1.2 Město Osek

Osek je město v okrese Teplice. Okresní město Teplice je pro Osek zároveň obcí s rozšířenou působností. Vzhledem k městu Teplice se město Osek rozkládá jedenáct kilometrů na západ. Trvalé bydliště má ve městě Osek přes 4911 obyvatel. Město Osek se dále člení na části Dlouhá Louka, Hrad Osek a Osek.

**Tabulka 5: Shrnující údaje města Osek**

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 4911                          |
| Okres                        | Teplice                       |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                       |
| Poloha                       | 11 km západně od Teplic       |
| části                        | Osek; Hrad Osek; Dlouhá Louka |

**Tabulka 6: Možné cíle dojíždky na území města Osek**

|            |  |
|------------|--|
| Zaměstnání | Služby města Oseka s. r. o.; Autoslužby Balíček; Instalace ZT s. r. o.; Vrtný a geologický průzkum s. r. o.; Pneuservis PNEUWILLY  |
| Školství   | Základní škola Osek; Mateřská škola Hrdlovská; Mateřská škola Hornická;  |
| Turistika  | Cisterciácký klášter z 13. Století; kostel Petra a Pavla z 18. Století; kostel svaté Kateřiny; hrad Rýzmburk; Naučná stezka Přírodou a dějinami Oseka; lyžařský areál; (Autokemp Osek); (Penzion Rozcestí) |
| služby     | Česká pošta – pobočka Osek; Dům dětí a mládeže; (Knihovna); (Dům kultury Stropník)   |

**Tabulka 7: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z města Osek**

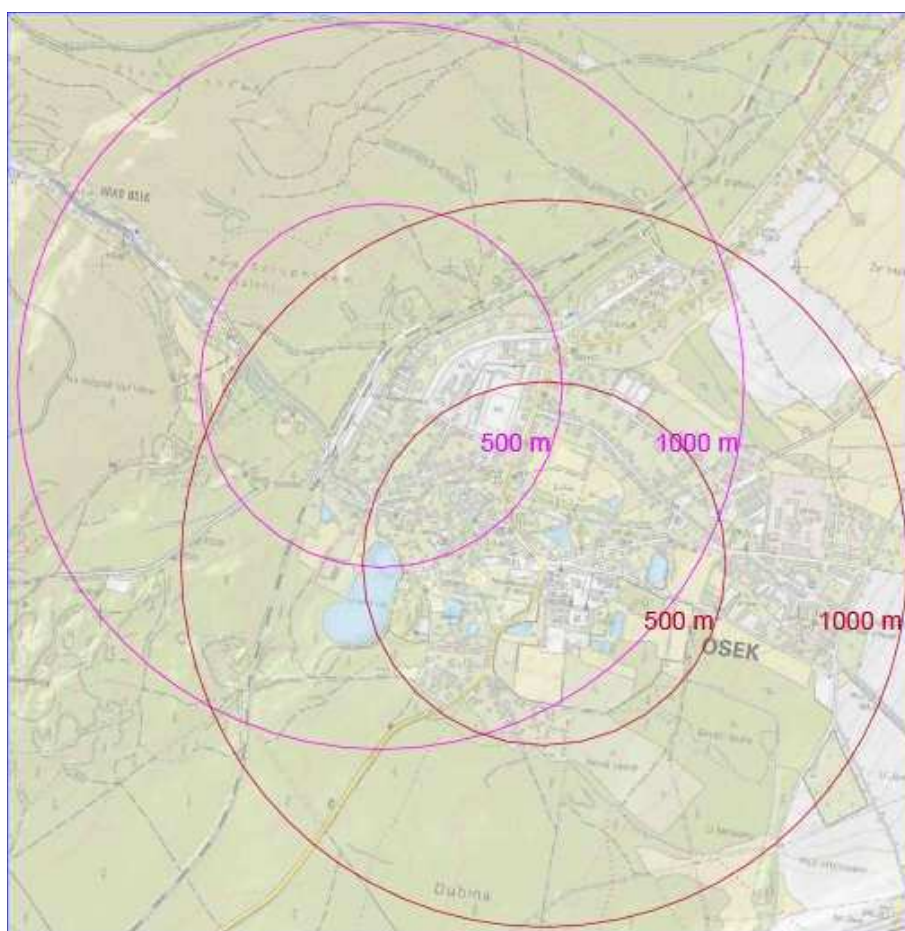
| město Osek        |                     |                  |                     |
|-------------------|---------------------|------------------|---------------------|
| vyjíždí z Oseku   |                     | dojíždí do Oseku |                     |
| obec dojížděky    | počet vyjíždějících | obec vyjížděky   | počet dojíždějících |
| Teplice           | 230                 | Háj u Duchcova   | 23                  |
| Litvínov          | 143                 | Duchcov          | 20                  |
| Duchcov           | 122                 | Teplice          | 19                  |
| Most              | 67                  | Litvínov         | 11                  |
| Ústí nad Labem    | 62                  | Lom              | 11                  |
| Praha             | 46                  |                  |                     |
| Bílina            | 43                  |                  |                     |
| Dubí              | 29                  |                  |                     |
| Háj u Duchcova    | 20                  |                  |                     |
| Krupka            | 19                  |                  |                     |
| Ledvice           | 12                  |                  |                     |
| Meziboří          | 11                  |                  |                     |
| Košťany           | 11                  |                  |                     |
| Lom               | 10                  |                  |                     |
| Louka u Litvínova | 10                  |                  |                     |

**Poloha železniční stanice vůči městu**

Železniční stanice Osek město zaujímá v rámci města relativně výhodnou polohu na okraji sídelního útvaru tvořeného z podstatné části panelovou zástavbou (viz obrázek 2). Z toho plyne dobrá dostupnost železniční dopravy pro významnou část obyvatel Oseku. Vhodné je rovněž situování této dopravní vůči centru města, od něhož je tato doprava celkem jednoduše dostupná, například ulicemi Tyršova a Vrbenského, ve vzdálenosti přibližně 800 m, přičemž od Tyršovy ulice je směrem k železniční stanici nutné Osek město překonat mírné převýšení. Obecně je možné konstatovat, že značná část města Osek je od železniční stanice Osek město dosažitelná ve vzdálenosti 1 km. Příznivá je rovněž orientace výpravní budovy a nástupišť směrem k centru, čímž jsou případní cestující ušetřeni nutnosti překonání příslušné železniční trati. Stanice má význam i z hlediska turistického, neboť je napojena na síť stezek Klubu českých turistů. Určitou nevýhodou by mohla být skutečnost, že část prostoru před železniční stanicí je pravděpodobně přístupná pouze pro automobily rezidentů, což je pojištěno uzamykatelnou záklopkou umístěnou ve vozovce na příjezdové komunikaci.

Vzhledem ke skutečnosti, že v případě města Osek se železniční stanice nalézá na jeho samotném okraji, se město rozprostírá vůči železniční stanici pouze jedním směrem. V okruhu do 500 m od železniční stanice lze dosáhnout již zmíněného významného

sídelního útvaru s převažující bytovou zástavbou, jejíž součástí je základní škola. Na hranici 500m okruhu je pro případné turisty dostupný kemp. V dosahu 1000 m od železniční stanice je významná část města včetně centra. V 1000m okruhu je na opačnou stranu od města hrad Osek jako prvek cestovního ruchu.



**Obrázek 2: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční stanice Osek město, fialově izochrony dostupnosti od centra města Osek**

### **Pravidelná autobusová doprava**

Jako alternativa v autobusové dopravě by lidem pravidelně dojíždějícím mezi městy Osek, Lom a Litvínov mohlo posloužit ve špičkách pracovních dnů osm párů spojů linky číslo 13 a jeden spoj linky číslo 60, obě v rámci MHD Mostu a Litvínova. Pro pravidelné cestování z města Osek do měst Lom a Litvínov a opačně je možné využít devět párů spojů linky 572526. Sedm párů spojů této linky spojuje město Osek i s obcí Háj u Duchcova. Pro dojíždění do Mostu mohou lidé využít zmíněné autobusové linky s následným přestupem na tramvajovou dopravu v Litvínově. Lidé dojíždějící z Oseku do Háje u Duchcova,

Košťan, Teplíc a Dubí mohou použít v brzkých ranních hodinách dva spoje linky číslo 124 spadající pod MHD Teplice. Pro cestu opačným směrem tuto linku použít nelze. Pro dojížděku z Oseku do Háje u Duchcova, Duchcova, Teplíc a Krupky a zpět jsou vhodné linky teplické MHD čísel 136 a 139 s půlhodinovým intervalem ve špičce.

### Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

V případě města Osek byly pro porovnání osobní železniční dopravy s pravidelnou veřejnou autobusovou dopravou a s individuální automobilovou dopravou vybrány relace mezi městem Osek a městy a obcemi, do kterých pravidelně obyvatelé města Osek dojíždějí, případně ze kterých obyvatelé pravidelně vyjíždějí do Oseku. Zároveň je území předmětných měst možné v rozumné míře obsluhovat železniční dopravou prostřednictvím tratě číslo 135 a navíc jsou od města Osek vzdáleny tak, aby se použití železniční dopravy vyplatilo. Této skutečnosti v případě města Osek vyhovují města Litvínov a Most a obce Háj u Duchcova (zejména část Střelná) a Louka u Litvínova.

**Tabulka 8: Porovnání druhů dopravy pro spojení města Lom s vybranými cíli**

| Relace Osek – Litvínov          |                     |            |               |
|---------------------------------|---------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek             | četnost             | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                            | 9 párů spojů / den  | 5 km       | 11 min        |
| autobus (MHD) <sup>1</sup>      | 30 párů spojů / den | 8 – 9 km   | 14 – 26 min   |
| osobní automobil                | -                   | 10 km      | 11 min        |
| relace Osek – Most              |                     |            |               |
| dopravní prostředek             | četnost             | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                            | 9 párů spojů / den  | 20 km      | 26 min        |
| autobus (MHD) <sup>2</sup>      | 30 párů spojů / den | 21 – 22 km | 36 – 61 min   |
| osobní automobil                | -                   | 21 km      | 21 min        |
| relace Osek – Háj u Duchcova    |                     |            |               |
| dopravní prostředek             | četnost             | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                            | -                   | 2 km       | 4 min         |
| autobus <sup>3</sup>            | 33 párů spojů / den | 2 km       | 4 min         |
| osobní automobil                | -                   | 3 km       | 6 min         |
| relace Osek – Louka u Litvínova |                     |            |               |
| dopravní prostředek             | četnost             | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                            | 9 párů spojů / den  | 5 km       | 7 min         |
| autobus                         | 8 párů spojů / den  | 10 km      | 19 – 34 min   |
| osobní automobil                | -                   | 9 km       | 11 min        |

<sup>1</sup> Osek – Litvínov, nádraží; <sup>2</sup> Osek – Most, stadion; <sup>3</sup> pro část Horní Háj



### 5.1.3 Obec Háj u Duchcova

Obec Háj u Duchcova administrativně náleží do okresu Teplice, přičemž okresní město Teplice je zároveň pro Háj u Duchcova obcí s rozšířenou působností. Poloha obce Háj u Duchcova je asi 9 km západně od města Teplice. Počet obyvatel v obci Háj u Duchcova je 1065. Háj u Duchcova se člení na části Domaslavice a Háj u Duchcova.

**Tabulka 9: Shrnující údaje obce Háj u Duchcova**

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 1065                        |
| Okres                        | Teplice                     |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                     |
| Poloha                       | 9 km západně od Teplíc      |
| části                        | Háj u Duchcova; Domaslavice |

**Tabulka 10: Možné cíle dojížděky na území obce Háj u Duchcova**

|            |   |
|------------|---|
| Zaměstnání | K+B Autocentrum; Klempo Stavby s. r. o.; (Zámečnictví Smutný) |
| Školství   | Mateřská škola háj u Duchcova                                 |
| Turistika  | Kaple svatého Leonarda z 19. Století                          |
| Služby     | Česká pošta – pobočka Háj; (Knihovna)                         |

**Tabulka 11: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z obce Háj u Duchcova**

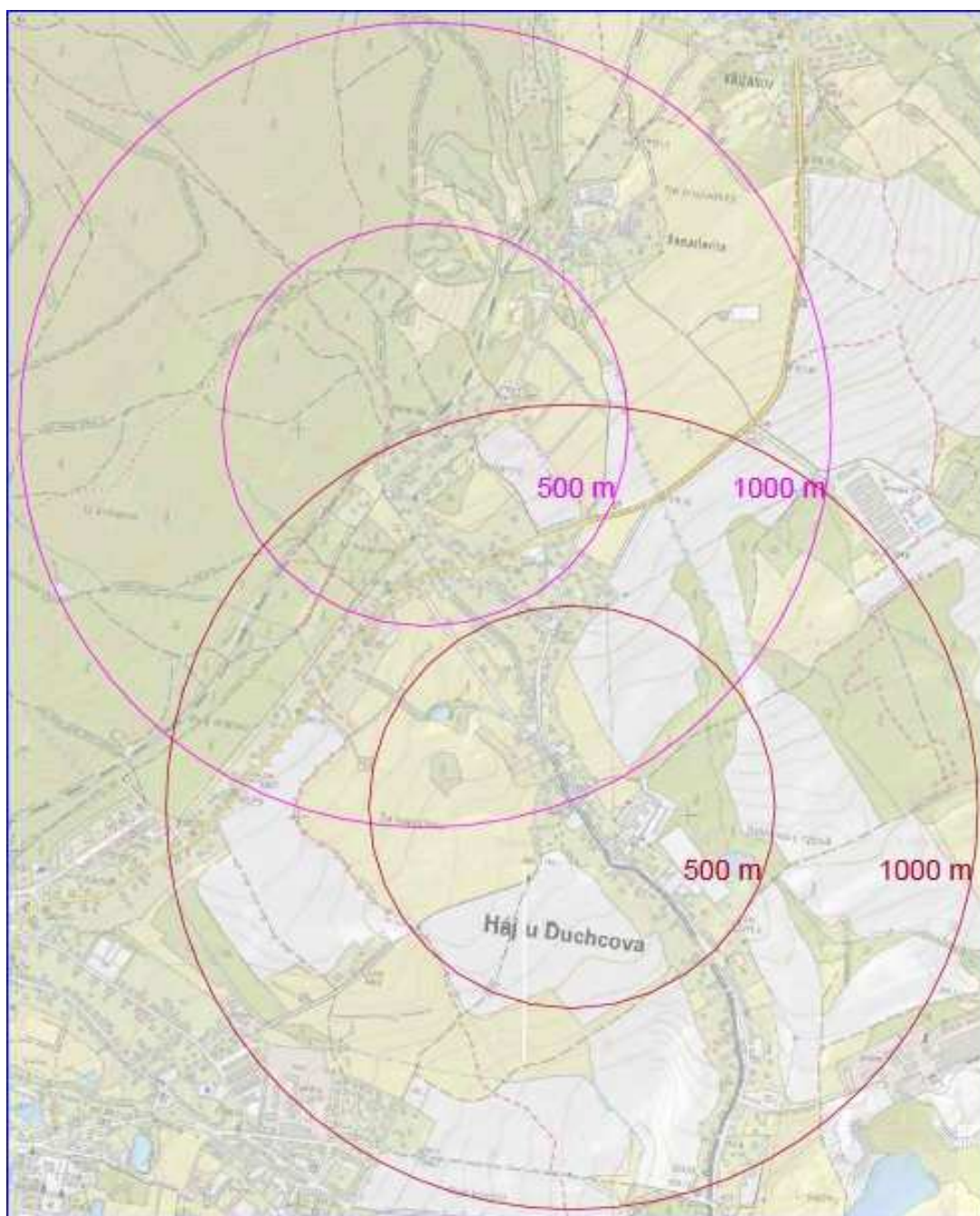
| obec Háj u Duchcova       |                     |                            |                     |
|---------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| vyjíždí z Háje u Duchcova |                     | dojíždí do Háje u Duchcova |                     |
| obec dojížděky            | počet vyjíždějících | obec vyjížděky             | počet dojíždějících |
| Teplice                   | 60                  | Osek                       | 20                  |
| Duchcov                   | 29                  | Teplice                    | 13                  |
| Osek                      | 23                  | Duchcov                    | 11                  |
| Litvínov                  | 15                  |                            |                     |
| Ústí nad Labem            | 14                  |                            |                     |
| Bílina                    | 12                  |                            |                     |
| Most                      | 11                  |                            |                     |

### Poloha železniční zastávky vůči obci

Tato zastávka je situována na okraji obce Háj u Duchcova v části Horní Háj. V části, kde je možné nalézt tuto železniční zastávku, je převaha obytných domů rodinného typu, které jsou od této zastávky v přijatelné vzdálenosti, čímž by železniční osobní doprava na předmětné trati byla pro obyvatele přijatelná. Komplikovanější by byla cesta

případného cestujícího od pomyslného centra obce Háj u Duchcova v ulici Kubátově k předmětné zastávce. Případný cestující by byl nucen absolvovat relativně složitou cestu ve vzdálenosti okolo 1,5 km zmíněnou ulicemi Kubátova, dále ulicemi Zelenkova a Lesní stezka. Poslední část cesty od ulice Lesní stezka k železniční zastávce Horní Háj je tvořena již nezpevněným povrchem. Součástí cesty od centra obce k železniční zastávce Horní Háj je i úrovněvé překonání komunikace číslo 27 i samotné tratě číslo 135, což souvisí se skutečností, že nástupiště má orientaci směrem od obce. Část cesty od centra k předmětné železniční zastávce vede do mírného stoupání. K železniční zastávce Horní Háj navíc nenavádí případné cestující žádné ukazatele, což by mohlo svědčit o nízkém využití železniční dopravy prostřednictvím této zastávky. Do jisté míry by bylo využití železniční dopravy komplikované i pro obyvatele rodinné zástavby podél Zelenkovy ulice, která sleduje komunikaci I/27 ve směru na Osek. Ačkoli je tato zástavba vůči železniční trati číslo 135 relativně blízko, tak k železniční zastávce Horní Háj je to z některých míst i přes 1 km. Do vzdálenosti 1 km je to i na opačnou stranu do Domaslavic, které též spadají pod Háj u Duchcova. Pro cestující, kteří by chtěli využít železniční dopravu na cestě do části Dolní Háj, by bylo z hlediska vzdálenosti výhodnější využití železniční zastávky Háj u Duchcova na trati číslo 134.

Souhrnem lze konstatovat, že od zastávky Horní Háj se obec rozprostírá v jednom směru, neboť je situována na okraji obce. V okruhu 500 m je obytná zóna s převažující rodinnou zástavbou. Stejný charakter má i část, která se od zastávky Horní Háj rozprostírá do vzdálenosti 1000 m. Centrum obce s některými institucemi je již ve vzdálenosti nad 1000 m.



**Obrázek 3: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční zastávky Horní Háj, fialově izochrony dostupnosti od centra obce Háj u Duchcova**

### **Pravidelná autobusová doprava**

V případě autobusové dopravy mohou lidé, kteří pravidelně dojíždějí z obce Háj u Duchcova do měst Osek a Litvínov, využít sedm spojů linky 572526 a devět spojů téže linky pro cestu zpět jedoucích ve špičkách pracovních dnů. Dojíždějící do těchto měst mohou využívat i spoje linky 582501, které jezdí ve špičkách v hodinovém intervalu do

Oseku a ve dvouhodinovém intervalu až do Litvínova. Mimo špičkové období jezdí všechny spoje této linky ve dvouhodinovém intervalu až do Litvínova. V opačném směru mohou využít spoje této linky v hodinovém intervalu lidé dojíždějící do Bíliny. Lidé dojíždějící do Teplic, do Duchcova a do Oseku mohou využít linky v rámci teplické MHD čísel 136 a 139, jejichž spoje jezdí ve špičkách v půlhodinovém intervalu.

### Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

Pro porovnání železniční osobní dopravy s využitím tratě číslo 135 s veřejnou pravidelnou autobusovou dopravou a s individuální automobilovou dopravou byly vybrány relace mezi obcí Háj u Duchcova a městy Litvínov a Most, což jsou města, do kterých obyvatelé Háje u Duchcova pravidelně dojíždějí za prací. Navíc jsou to města, u nichž by se dalo pro dojížděku z Háje u Duchcova, zejména z části obce Horní Háj, uvažovat o použití železniční dopravy na trati číslo 135. Vynechána byla relace z Háje u Duchcova do Oseku, která byla uvedena v rámci řešení města Osek. V pravidelné autobusové dopravě byly rovněž uvedeny spoje, které obsluhují část obce Horní Háj.

**Tabulka 12: Porovnání druhů dopravy pro spojení obce Háj u Duchcova s vybranými cíli**

| Relace Háj u Duchcova – Litvínov |                    |            |               |
|----------------------------------|--------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek              | četnost            | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                             | 4 páry spojů / den | 8 km       | 18 min        |
| autobus <sup>1</sup>             | 7 párů spojů / den | 10 km      | 18 min        |
| osobní automobil                 | -                  | 12 km      | 15 min        |
| relace Háj u Duchcova – Most     |                    |            |               |
| dopravní prostředek              | četnost            | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                             | 4 páry spojů / den | 22 km      | 31 min        |
| autobus (MHD) <sup>2</sup>       | 7 párů spojů / den | 20 km      | 42 – 53 min   |
| osobní automobil                 | -                  | 23 km      | 25 min        |

<sup>1</sup> část Háj; <sup>2</sup>Háj – Most Stadion

#### 5.1.4 Město Hrob

Město Hrob je možné nalézt v okrese Teplice. Obcí s rozšířenou působností jsou pro město Hrob rovněž Teplice. Přesněji lze město Hrob nalézt přibližně 8 km na západ od města Teplice. Na území města Hrob trvale žije 2052 obyvatel. Území města Hrob se skládá ze čtyř částí, jimiž jsou Hrob, Křižanov, Mlýny a Verneřice.

**Tabulka 13: Shrnující údaje města Hrob**

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 2052                             |
| Okres                        | Teplice                          |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                          |
| Poloha                       | 8 km západně od Teplic           |
| části                        | Hrob; Křižanov; Mlýny; Verneřice |

**Tabulka 14: Možné cíle dojížděky na území města Hrob**

|            |  |
|------------|--|
| Zaměstnání | Košťanské sklárny – výroba sklářských pánví; Traingl s. r. o. – strojírenská výroba  |
| Školství   | Základní škola Hrob; Mateřská škola Hrob   |
| Turistika  | základy zbořeného protestantského kostela; kostel svaté Barbory; kostel Vzkříšení; hornické muzeum; kaplička Panny Marie; železniční most; |
| Služby     | Česká pošta – pobočka Hrob; praktický lékař pro dospělé; zubař; praktický lékař pro děti; (Knihovna)                                       |

**Tabulka 15: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z města Hrob**

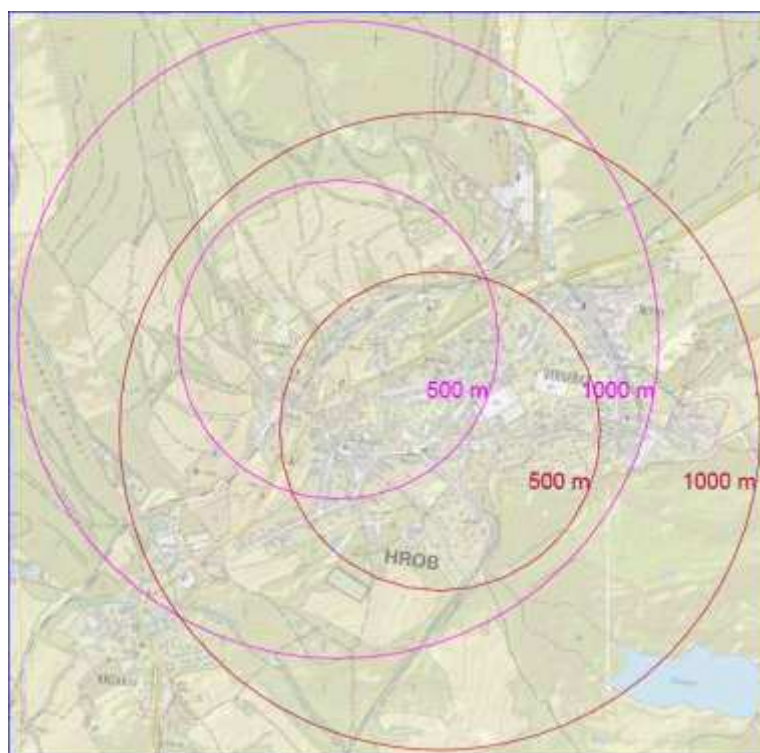
| město Hrob      |                     |                  |                     |
|-----------------|---------------------|------------------|---------------------|
| vyjíždí z Hrobu |                     | dojíždí do Hrobu |                     |
| obec dojížděky  | počet vyjíždějících | obec vyjížděky   | počet dojíždějících |
| Teplice         | 166                 | Teplice          | 13                  |
| Ústí nad Labem  | 32                  |                  |                     |
| Bílina          | 29                  |                  |                     |
| Litvínov        | 28                  |                  |                     |
| Duchcov         | 27                  |                  |                     |
| Dubí            | 23                  |                  |                     |
| Krupka          | 18                  |                  |                     |
| Praha           | 11                  |                  |                     |

**Poloha železniční stanice vůči městu**

Tato dopravná se v rámci města Hrob nalézá na severovýchodě v části města, která je od jeho větší části oddělena železniční tratí číslo 135, výpravní budova je orientována směrem od města. Nejatraktivnější by železniční doprava ve městě Hrob byla pro lidi obývající několik obytných staveb nalézajících se v nejbližším okolí této železniční stanice na shodné straně vůči trati. Z částí města na opačné straně trati číslo 135 vůči staniční budově je cesta v mnoha případech výrazně delší, což je dáno umístěním dvou podjezdů vůči železniční stanici a obecně vůči městu a také je to dáno charakterem vedení pozemní komunikace v ulici Horní, na níž je staniční budova umístěna (viz. obrázek 4). Cesta z centra města Hrob k železniční stanici má na délku okolo 700 m. Od centra města vede k železniční stanici Hrob nejkratší cesta ulicemi Rybniční, Husova a Horní. Poslední část

cesty v ulici Horní už pěším není k dispozici chodník. Ti jsou nuceni sdílet pozemní komunikaci s případnými motorovými vozidly. Komunikace je v prostoru podjezdu navíc významně zúžena. Nejpříjemnější by železniční osobní doprava na trati číslo 135 mohla být pro obyvatele stejnojmenné části města Hrob, jejíž větší část leží v okruhu 500 m od železniční stanice. Značně méně atraktivní je železniční doprava pro cestující začínající či končící svoji cestu v částech Mlýny a Verneřice, které jsou vůči železniční stanici situovány jihovýchodním směrem ve vzdálenosti mezi 500 m a 1000 m. Pro cestující, kteří vyjíždějí nebo dojíždějí do části Křižanov rozprostírající se směrem na Háj u Duchcova, již železniční doprava postrádá atraktivitu, protože její významná část je od nejbližší železniční stanice dosažitelná ve vzdálenosti nad 1 km. Paradoxně se ale Křižanov rozprostírá relativně blízko železniční trati číslo 135.

Ve vzdálenosti do 500 m se rozprostírá významná část města Hrob, do které je možné zahrnout i jeho centrum, ačkoli ve skutečnosti je nutné ujit vzdálenost podstatně větší. Do 1000m okruhu je možné zahrnout část obytné zóny Křižanova a celou část Mlýnů, včetně zdejšího průmyslového areálu. V dosahu 1000 m je i část Verneřic, nicméně zdejší průmyslový areál se už nachází za hranicí 1000m okruhu.



**Obrázek 4: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční stanice Hrob, fialově izochrony dostupnosti od centra města Hrob**

## Pravidelná autobusová doprava

Rovněž lidé, kteří se pravidelně potřebují dostávat z Hrobu do Litvínova, mohou využívat sedm párů spojů autobusové linky 572526. Lidé, kteří se pravidelně pohybují mezi městy Hrob a Teplice, mají k dispozici relativně velký počet spojů autobusových linek teplické MHD čísel 120, 124, 136, 139 a 145. Linku číslo 139 mohou obyvatelé Hrobu využít pouze pro vyjížďku z Hrobu. Spoje linek 120 a 124 mohou využít i lidé dojíždějící z Hrobu do Dubí. Cestující do Dubí mohou v ranní a odpolední špičce využít také spoje linky 131. Autobusoví cestující do Duchcova a do Krupky a zpět mají možnost využít i spojů linky 136 a pouze pro výjezd první čtyři spoje v brzkých ranních hodinách linky číslo 139. V ranních a odpoledních špičkách pracovních dní se mohou lidé dostat do Krupky pomocí spojů linky 131.

## Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

Pro porovnání způsobů dojížďky byla v rámci města Hrob vybrána relace do města Litvínov, což je jediná destinace, kam obyvatelé města Hrob dojíždějí za prací a zároveň by mohla alespoň zčásti být dosažitelná po trati číslo 135. Do ostatních měst a obcí by bylo dojíždění s využitím železniční dopravy zdlouhavé a komplikované.

**Tabulka 16: Porovnání druhů dopravy pro spojení města Hrob s vybraným cílem**

| Relace Hrob – Litvínov |                    |            |               |
|------------------------|--------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek    | četnost            | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                   | 4 páry spojů / den | 11 km      | 22 min        |
| autobus                | 7 párů spojů / den | 13 km      | 24 min        |
| osobní automobil       | -                  | 26 km      | 26 min        |

### 5.1.5 Obec Košťany

Obec Košťany se rozkládá na ploše, která je součástí okresu Teplice. Okresní město Teplice je též pro obec Košťany obcí s rozšířenou působností. Poloha města je asi šest kilometrů severozápadním směrem od města Teplice. V současné době v této obci žije 3002 obyvatel. Obec Košťany se dále dělí na dvě části. Těmi jsou Košťany a Střelná.

**Tabulka 17: Shrnující údaje obce Košťany**

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 3002                         |
| Okres                        | Teplice                      |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                      |
| Poloha                       | 6 km severozápadně od Teplíc |
| části                        | Košťany; Střelná             |

**Tabulka 18: Možné cíle dojížděky na území obce Háj u Duchcova**

|          |  |
|----------|--|
| Školství | Základní škola Košťany; Mateřská škola Košťany; Mateřská škola Střelná |
| Služby   | Česká pošta – pobočka Košťany; (Knihovna)                              |

**Tabulka 19: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z obce Košťany**

| obec Košťany     |                     |                   |                     |
|------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| vyjíždí z Košťan |                     | dojíždí do Košťan |                     |
| obec dojížděky   | počet vyjíždějících | obec vyjížděky    | počet dojíždějících |
| Teplice          | 237                 | Teplice           | 73                  |
| Ústí nad Labem   | 44                  | Dubí              | 16                  |
| Dubí             | 34                  | Krupka            | 11                  |
| Bílina           | 31                  | Osek              | 11                  |
| Duchcov          | 22                  |                   |                     |
| Praha            | 17                  |                   |                     |

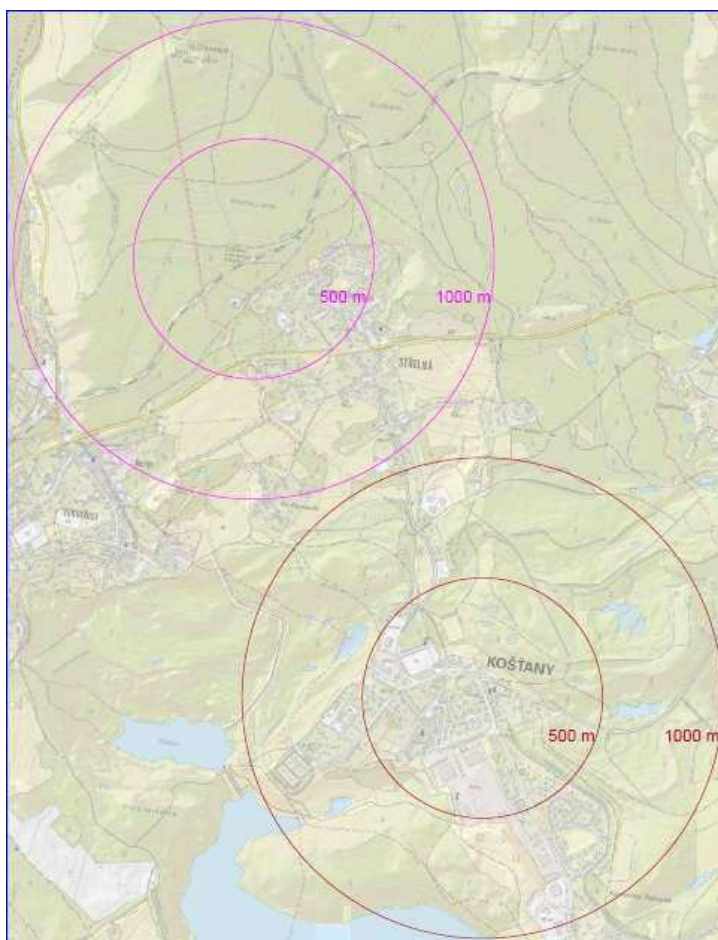
**Poloha železniční zastávky vůči obci**

Část Střelná obce Košťany je na trati číslo 135 obsluhována železniční zastávkou Střelná v Krušných horách, která je již situována zcela mimo zastavěný prostor dané části obce severozápadním směrem od jejího nejbližšího okraje (viz. obrázek 5). I přes toto umístění mimo obec se tato dopravná nalézá v přijatelné vzdálenosti vůči blízkému sídelnímu útvaru s bytovou zástavbou (tento sídelní útvar je od zastávky dobře viděn), od kterého se mohou k dané dopravně dostat případní cestující lesní cestou. Nevýhodou lesní cesty je její zaústění na jednom konci příslušného sídliště, následkem čehož by se cesta mezi opačným koncem sídliště Střelná a železniční zastávkou Střelná v Krušných horách značně protáhla. Od nejbližšího konce části Střelná k železniční zastávce je cesta dlouhá necelé 2 km a je vedena do mírného stoupání včetně poslední části po lesní cestě. Od centra obce Košťany na Mírovém náměstí k zastávce by cestující musel překonat vzdálenost přes 2,6 km. Případný zájemce o použití železniční dopravy ke své cestě z centra obce Košťany použil spíše železniční stanici Oldřichov u Duchcova. Absence



směrových prvků, které by navedly případného cestujícího k železniční zastávce Střelná v Krušných horách před zmíněnou lesní cestou, může naznačovat její nízké využití a náhodní cestující, kteří danou lokalitu neznají, by mohli mít hledání zdejší zastávky ztížené, protože je skryta v lesním porostu.

V dosahu 500 m je od železniční zastávky Střelná v Krušných horách část sídliště obce Košťany v části Střelná včetně mateřské školy která je situována před hranicí 500m okruhu. Do okruhu 1000 m je zahrnuta další část Střelné a část osady Na Hampuši.



**Obrázek 5: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční zastávky Střelná v Krušných horách, fialově izochrony dostupnosti od centra obce Košťany**

### **Pravidelná autobusová doprava**

Obec Košťany je s okolními obcemi a městy spojena linkami MHD Teplice. Lidem pravidelně dojíždějícím z Košťan do Teplic a obráceně je k dispozici relativně velký počet spojů linek 120, 124, 127, 131, 132 a 145. Téměř stejné linky mohou využívat i obyvatelé

města Hrob, kteří dojíždějí do Dubí, nemohou použít jen linku 127. V případě linky číslo 145 by se těmto lidem hodily pouze dva dopolední spoje při cestě do Dubí.

### Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

Za účelem porovnání způsobů dojížděky byla v případě obce Košťany vybrána relace do města Osek, což je jediné město obsluhované železniční dopravou na trati číslo 135 s přijatelnou polohou železniční stanice, odkud lidé do Košťan pravidelně dojíždějí.

**Tabulka 20: Porovnání druhů dopravy pro spojení obce Košťany s vybraným cílem**

| Relace Košťany – Osek |                            |            |               |
|-----------------------|----------------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek   | četnost                    | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                  | 4 páry spojů / den         | 7 km       | 13 min        |
| autobus (MHD)         | 2 spoje / den <sup>1</sup> | 9 km       | 21 min        |
| osobní automobil      | -                          | 8 km       | 10 min        |

<sup>1</sup> pouze ranní spoje ve směru Osek – Košťany, Střelná

### 5.1.6 Město Dubí

Město Dubí spadá do okresu Teplice. Okresní město Teplice je pro město Dubí obcí s rozšířenou působností. Město Dubí se od města Teplice rozkládá pět kilometrů severozápadním směrem. Ve městě Dubí má trvalé bydliště 8072 obyvatel. Dubí je tvořeno sedmi částmi, jimiž jsou Běhánky, Bystřice, Cínovec, Drahůnky, Dubí, Mstišov a Pozorka.

**Tabulka 21: Shrnující údaje města Dubí**

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 8072   |
| Okres                        | Teplice  |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice  |
| Poloha                       | 5 km severozápadně od Teplic                                 |
| části                        | Dubí; Běhánky; Bystřice; Cínovec; Drahůnky; Mstišov; Pozorka |

### Možné cíle dojíždění na území města Dubí

Kvůli značné vzdálenosti mezi železniční stanicí Dubí a většinou zastavěného území města Dubí není železniční doprava pro většinu lidí, kteří by se potřebovali do města Dubí dostat, příliš vhodným řešením. Tudiž nebyly cíle pro případnou dojížděku ve městě Dubí vyjmenovány. Železniční stanice Dubí na trati číslo 135 by mohla být využita lidmi, kteří by chtěli v rámci turistiky využít turistickou stezku, jež okolo této stanice vede.

**Tabulka 22: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z města Dubí**

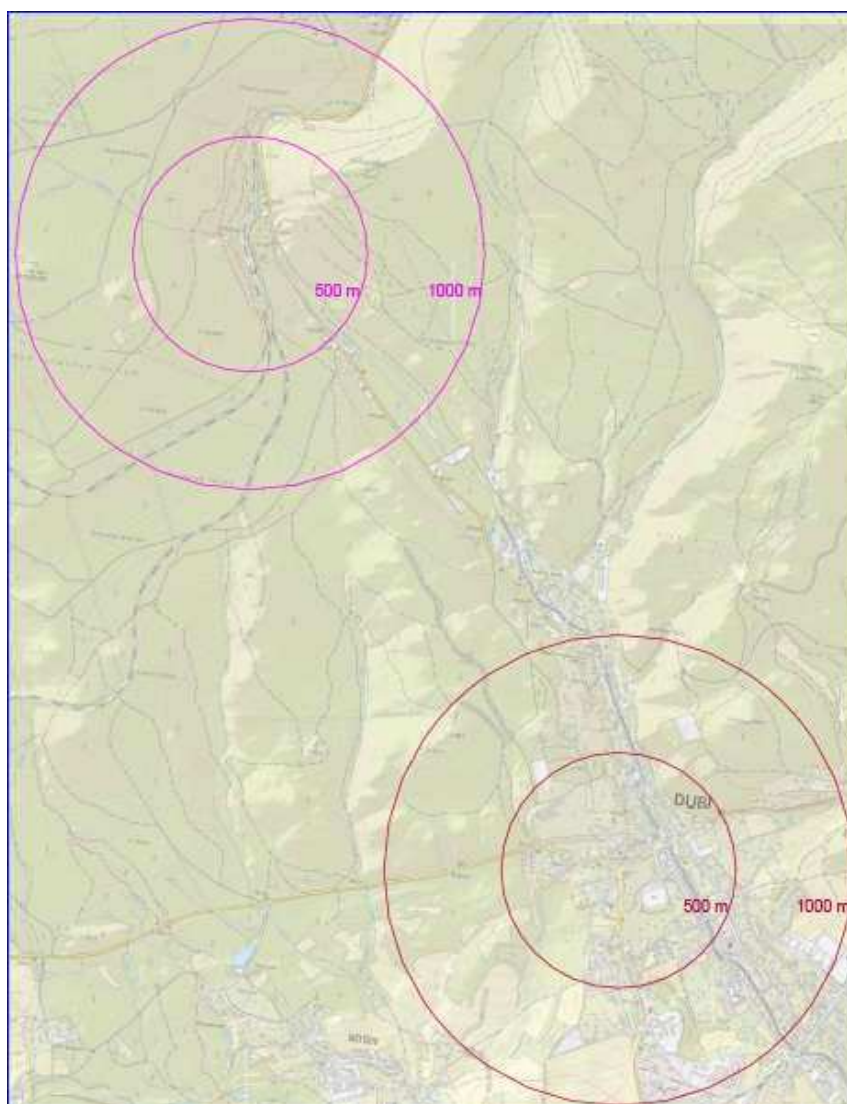
| město Dubí      |                     |                 |                     |
|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| vyjíždí z Dubí  |                     | dojíždí do Dubí |                     |
| obec dojíždětky | počet vyjíždějících | obec vyjíždětky | počet dojíždějících |
| Teplice         | 672                 | Teplice         | 427                 |
| Ústí nad Labem  | 116                 | Krupka          | 88                  |
| Praha           | 58                  | Košťany         | 34                  |
| Krupka          | 52                  | Osek            | 29                  |
| Bílina          | 38                  | Novosedlice     | 27                  |
| Duchcov         | 29                  | Proboštov       | 26                  |
| Novosedlice     | 27                  | Kladno          | 24                  |
| Most            | 25                  | Bílina          | 23                  |
| Košťany         | 16                  | Hrob            | 23                  |
| Proboštov       | 15                  | Duchcov         | 22                  |
|                 |                     | Ústí nad Labem  | 17                  |
|                 |                     | Bystřany        | 13                  |

**Poloha železniční stanice vůči městu**

Tato úvratňová železniční stanice je vůči centru města Dubí situována severním směrem u vzdálenějšího konce prakticky nezastavěné ulice Ruská (viz. obrázek 6). Nejblíže této železniční stanice se nalézá skupina staveb, v nichž jsou poskytovány služby motoristům užívajícím pozemní komunikaci číslo 8, která vede zmíněnou ulicí Ruskou. Od nejbližšího obydleného domu v Ruské ulici by případný cestující musel urazit vzdálenost okolo 2,2 km podél zmíněné pozemní komunikace číslo 8 do mírného stoupání, přičemž zde nemá k dispozici chodník, proto by se musel pohybovat po okraji vozovky. Od centra města k železniční stanici je nejkratší cesta vedena Ruskou ulicí dlouhá 3,5 km. Pro pěší příznivější cesta, která z části vede po zelené stezce Klubu Českých Turistů, je přibližně o 300 m delší. Ani při použití druhé zmiňované cesty by se nebylo možné vyhnout mezinárodní silnici číslo 8, kterou by při použití této cesty bylo potřeba překonat úrovně. Ačkoli železniční stanice Dubí je od stejnojmenného města dostupná ulicí Ruskou po pozemní komunikaci, tak tato komunikace není příliš vhodná k použití osobního automobilu pro dopravu k dané železniční stanici. V prostoru, kde odbočuje příjezdová komunikace k železniční stanici od komunikace číslo 8, jsou protisměrné jízdní pruhy odděleny plnou čarou, která je součástí pozemní komunikace až k hraničnímu přechodu. V prostoru dané odbočky se nachází autobusová zastávka, což umožňuje v části cesty z města k železniční stanici použít pravidelnou autobusovou dopravu. Pravidelnému dojíždění není poloha železniční stanice Dubí vůči městu tedy nijak nakloněna. Význam by

mohla mít pro případné turisty, neboť před železniční stanicí Dubí je vedena již zmíněná zelená cesta Klubu českých turistů a v zimní sezóně i běžecká stezka.

Vzhledem k poloze železniční stanice Dubí vůči samotnému městu se v okruhu 500 m nalézají pouze silnice číslo 8, která vede od Dubí na hraniční přechod s Německem, a pár osamocených staveb podél této komunikace. Obdobná je situace v okruhu do 1000 m od železniční stanice Dubí. Pro dosažení samotného území města je nutné překonat vzdálenost mnohem větší.



**Obrázek 6: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční stanice Dubí, fialově izochrony dostupnosti od centra města Dubí**

## Pravidelná autobusová doprava

Vzhledem k blízkosti města Dubí a okresního města Teplice je pro lidi dojíždějící mezi Dubím a Teplicemi jako veřejná doprava jednoznačně atraktivnější autobusová doprava linek MHD Teplice, což je umocněno skutečností, že teplický dopravce nabízí spojení mezi různými částmi Dubí a Teplic. Pomocí linek teplické MHD se lidé mohou dostat bez přestupu i do jiných měst a obcí, jako do Krupky, Duchcova, Košťan a Proboštova.

## Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

Z důvodu značné vzdálenosti mezi železniční stanicí Dubí a samotným městem Dubí se jeví železniční doprava na trati číslo 135 pro jeho obyvatele k účelům pravidelného dojíždění velice neatraktivní. Z toho důvodu nebylo u města Dubí provedeno porovnání železniční osobní dopravy s pravidelnou autobusovou dopravou a individuální automobilovou dopravou. Kromě toho velká část obyvatel Dubí dojíždí do měst a obcí mimo dosah tratě číslo 135 stejně jako lidé, kteří do města Dubí dojíždějí.

### 5.1.7 Obec Mikulov

Obec Mikulov se nalézá na území okresu Teplice. Teplice jsou pro obec Mikulov také obcí s rozšířenou působností. Přesněji se obec Mikulov nalézá asi 10 km severozápadním směrem vůči městu Teplice. Na území obce Mikulov žije 234 obyvatel.

**Tabulka 23: Shrnující údaje obce Mikulov**

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 234                           |
| Okres                        | Teplice                       |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                       |
| Poloha                       | 10 km severozápadně od Teplic |

**Tabulka 24: Možné cíle dojíždky na území obce Mikulov**

|            |   |
|------------|---|
| Zaměstnání | Hotel Modrá hvězda; Penzion Mikulka; Rekreační středisko Cepín; Rekreační středisko Fofrník; horská chata Vitiška |
| Turistika  | Kostel svatého Mikuláše; přírodní park Buky na Bouřňáku; prohlídková štol Lehschafter; lyžařské středisko         |
| Služby     | Knihovna  |

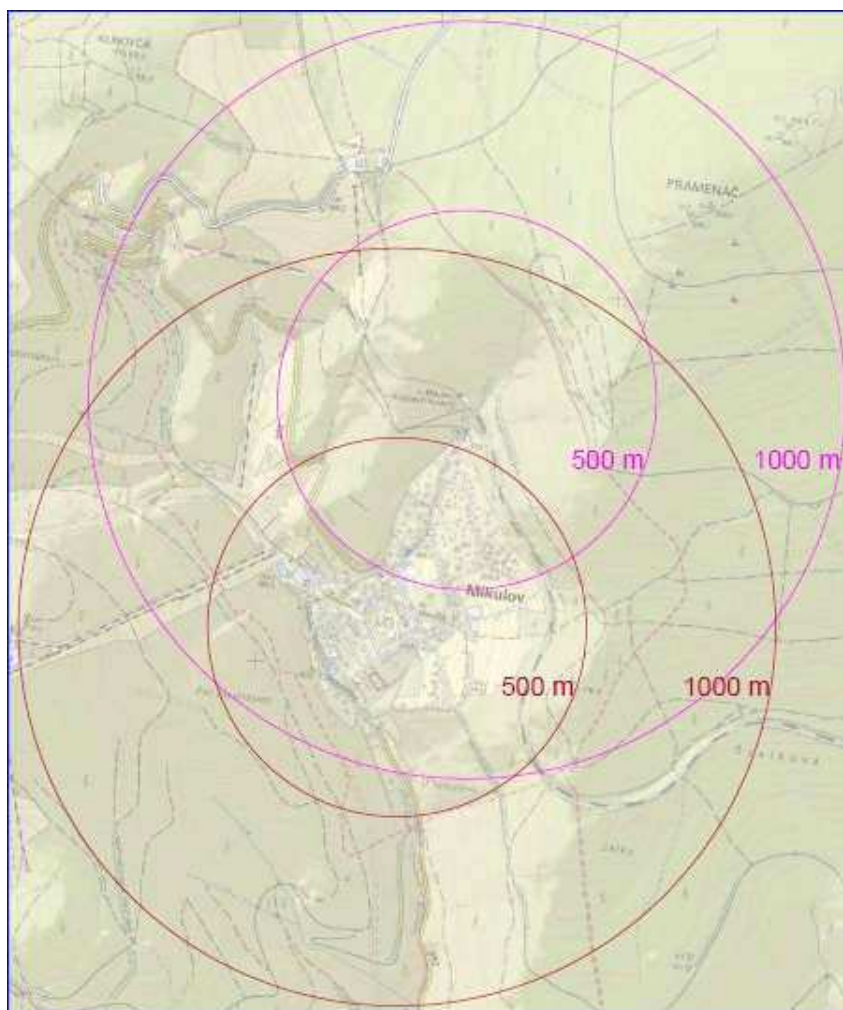
**Tabulka 25: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z obce Mikulov**

| obec Mikulov       |                     |   |                     |
|--------------------|---------------------|---|---------------------|
| vyjíždí z Mikulova |                     | dojíždí do Mikulova                                       |                     |
| obec dojížděky     | počet vyjíždějících | obec vyjížděky  | počet dojíždějících |
| Teplice            | 27                  | přesnější údaje ohledně obcí vyjížděky nebyly k dispozici |                     |
|                    |                     |   |                     |

### Poloha železniční zastávky vůči městu

Železniční zastávka Mikulov v Krušných horách obsluhuje obec Mikulov, v rámci které je situována severním směrem od centra. Tato zastávka se nalézá zcela mimo zastavěnou část obce, ale zároveň vůči obci zaujímá polohu, díky které je v dohledové vzdálenosti od jejího nejbližšího cípu v ulici s názvem K Nádraží (viz. obrázek 7). Od centra obce na Tržním náměstí k této zastávce je cesta poměrně jednoduchá, neboť je velkou částí vedena přímo od Tržního náměstí ulicí K Nádraží, na kterou navazuje lesní cesta. Délka této cesty je okolo 650 m. Některé případné cestující by mohlo odradit relativně prudké stoupání, kterým je ulice K Nádraží vedena. Délka lesní cesty mezi železniční zastávkou a nejbližšími staveními rodinného typu v ulici K Nádraží je okolo 300 m. Na opačnou stranu by se po lesní cestě dalo dojít k horské chatě Vitiška ve vzdálenosti okolo 1000 m. Atraktivitu železniční doprava na trati číslo 135 postrádá pro návštěvníky zimního střediska Bouřňák. Toto středisko se nalézá na opačném konci obce Mikulov a k dosažení zastávky Mikulov v Krušných horách by návštěvníci byli nuceni absolvovat okolo 850 m dlouhé cesty včetně nepříjemného stoupání v ulici K Nádraží. Toto stoupání činí železniční dopravu na území této obce relativně nedostupnou pro většinu jejích návštěvníků, ačkoli se téměř celá nalézá v dosahu do vzdálenosti 1 km.

Od zastávky Mikulov v Krušných horách je obec Mikulov rozprostřena v jednom směru. Do okruhu 500 m se rozprostírá část Mikulova s obytnou zástavbou, v níž dominují stavby rodinného typu. Do vzdálenosti 1000 m se nachází téměř celý zbytek obce Mikulov s jeho centrem včetně místního lyžařského střediska.



**Obrázek 7: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční zastávky Mikulov v Krušných horách, fialově izochrony dostupnosti od centra obce Mikulov**

### **Pravidelná autobusová doprava**

Obec Mikulov je obsluhována pomocí linky teplické MHD číslo 145, na kterou je v pracovních dnech nasazováno pět párů spojů. Tato linka spojuje obec Mikulov s městy a obcemi Moldava, Hrob, Dubí, Košťany a Teplice.

### **Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy**

U obce Mikulov nebylo provedeno porovnání železniční dopravy s ostatními druhy dopravy, neboť velká část jeho obyvatel dojíždí za prací či do škol do města Teplice. Pro účely dojížděky do tohoto města by využití železniční dopravy v porovnání s využitím autobusové linky číslo 145 nebylo příliš efektivní.

### 5.1.8 Obec Moldava

Moldava je obec, která se nachází na území okresu Teplice. Příslušnou obcí s rozšířenou působností je okresní město Teplice. Obec Moldava je rozložena asi patnáct kilometrů severozápadně od města Teplice. V současné době zde má trvalé bydliště něco přes 200 obyvatel. Obec Moldava má dvě části. Těmito částmi jsou Moldava a Nové Město.

**Tabulka 26: Shrnující údaje obce Moldava**

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| Počet obyvatel (1. 1. 2012)  | 207                           |
| Okres                        | Teplice                       |
| Obec s rozšířenou působností | Teplice                       |
| Poloha                       | 15 km severozápadně od Teplic |
| části                        | Moldava; Nové Město           |

**Tabulka 27: Možné cíle dojížděky na území obce Moldava**

|            |   |
|------------|---|
| Zaměstnání | hotel Bouřňák; hotel Moldavka;<br>ATIS-PRO s. r. o. – restaurační činnost a odpadové hospodářství                                   |
| Turistika  | Kostel Nanebevzetí Panny Marie; replika středověké sklářské huti; Naučná stezka Po stopách středověkého sklářství v Krušných horách |
| Služby     | Česká pošta – pobočka Moldava; Knihovna   |

**Tabulka 28: Počty lidí dojíždějících a vyjíždějících z obce Moldava**

| obec Moldava  |                     |   |                     |
|---|---------------------|---|---------------------|
| vyjíždí z Moldavy   |                     | dojíždí do Moldavy  |                     |
| obec dojížděky  | počet vyjíždějících | obec vyjížděky  | počet dojíždějících |
| přesnější údaje ohledně obcí dojížděky nebyly k dispozici |                     | přesnější údaje ohledně obcí vyjížděky nebyly k dispozici |                     |

#### **Poloha železniční zastávky a stanice vůči městu**

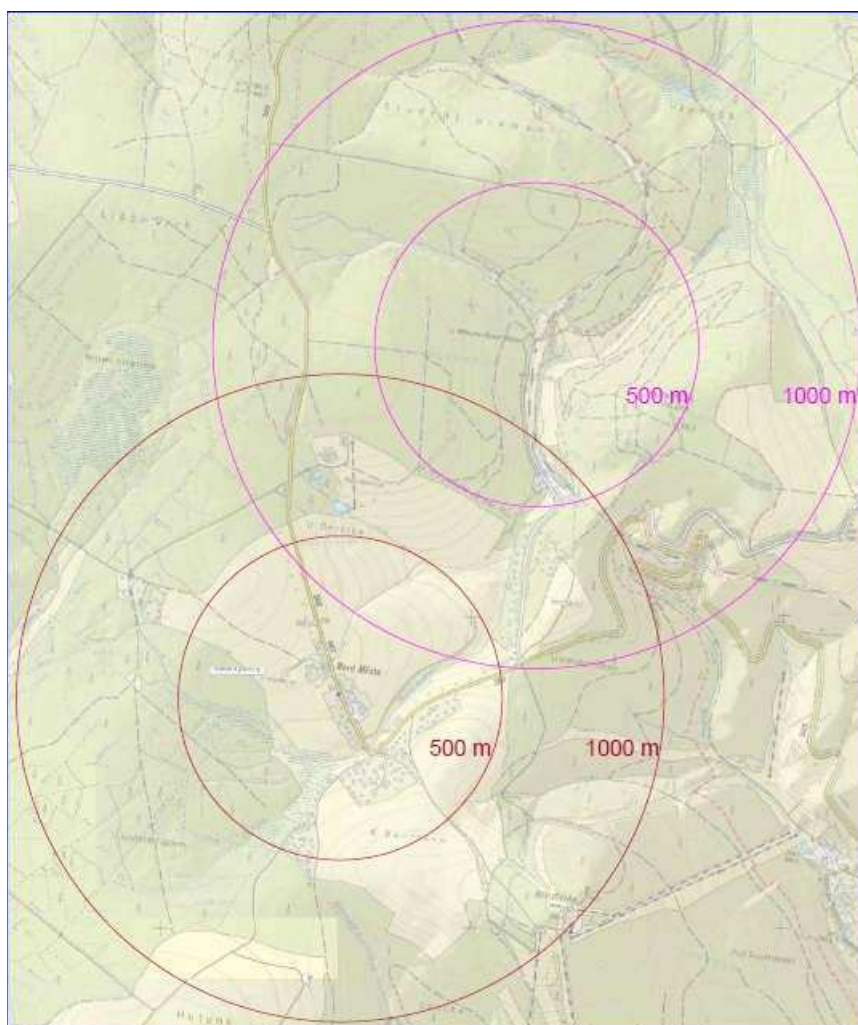
Území částí obce Moldava v Krušných horách je obsluhována železniční tratí číslo 135 prostřednictvím zastávky Mikulov-Nové město a stanice Moldava v Krušných horách.

Železniční zastávka Mikulov-Nové Město obsluhuje navzdory jejímu názvu právě část obce Moldava s názvem Nové Město, i když je tato dopravní situována zcela mimo samotnou zastavěnou část Nové Město, od jejíhož nejbližšího okraje je po silnici dostupná ve vzdálenosti okolo 1,3 km (viz obrázek 8). Z pomyslného centra moldavské části Nové Město by případný cestující musel k železniční stanici absolvovat cestu v délce okolo



1,7 km komunikací číslo 382 ve směru na Hrob, ze které by bylo potřeba odbočit na první křižovatce mimo zastavěné území na účelovou komunikaci, která by zavedla cestujícího přímo k železniční zastávce. Cesta od daného centra k této železniční zastávce je poměrně snadná. Případní cestující jsou naváděni pomocí směrových tabulek. Dále je po této cestě vedena rovněž zelená stezka Klubu českých turistů. Nevýhodou dané cesty je absence chodníku pro pěší podél silnice číslo 382, díky čemuž se chodci zpočátku musí pohybovat po okraji vozovky této silnice, na které není provoz moc frekventovaný. Příjezdová cesta odbočující k železniční zastávce od zmíněné komunikace 382 umožňuje vjezd osobních automobilů přímo k železniční zastávce, kde je i dostatek místa pro zaparkování vozidel. V okolí samotné železniční zastávky se podél jednotlivých cest nalézá řada rodinných stavení, pro jejichž obyvatele by železniční doprava prostřednictvím této zastávky mohla být z hlediska vzdálenosti dostatečně atraktivní i pro každodenní dojíždění. Zastávka Mikulov-Nové Město je tedy vhodnější spíše pro obyvatele v jejím bezprostředním okolí mimo hlavní část Nového Města. K většímu využívání této železniční zastávky cestujícími může rovněž přispět skutečnost, že kolem této zastávky je vedena zmíněná zelená turistická stezka, naučná stezka Po stopách středověkého sklářství v Krušných horách a v zimním období zde má výchozí bod jedna z větví běžecké lyžařské stezky ústící do Krušnohorské lyžařské magistrály.

V okruhu do vzdálenosti 500 m lze od zastávky Mikulov-Nové Město dosáhnout řady nízkých staveb, které lemují železniční trať nebo příjezdové cesty k dané železniční zastávce. V okruhu do 1000m vzdálenosti od železniční zastávky Mikulov-Nové Město se nachází další část silnice, která je lemována řadou nízkých staveb. Dále tam je možné zahrnout menší lyžařské středisko a příjezdovou cestu k tomuto středisku, která je lemována řadou menších staveb.

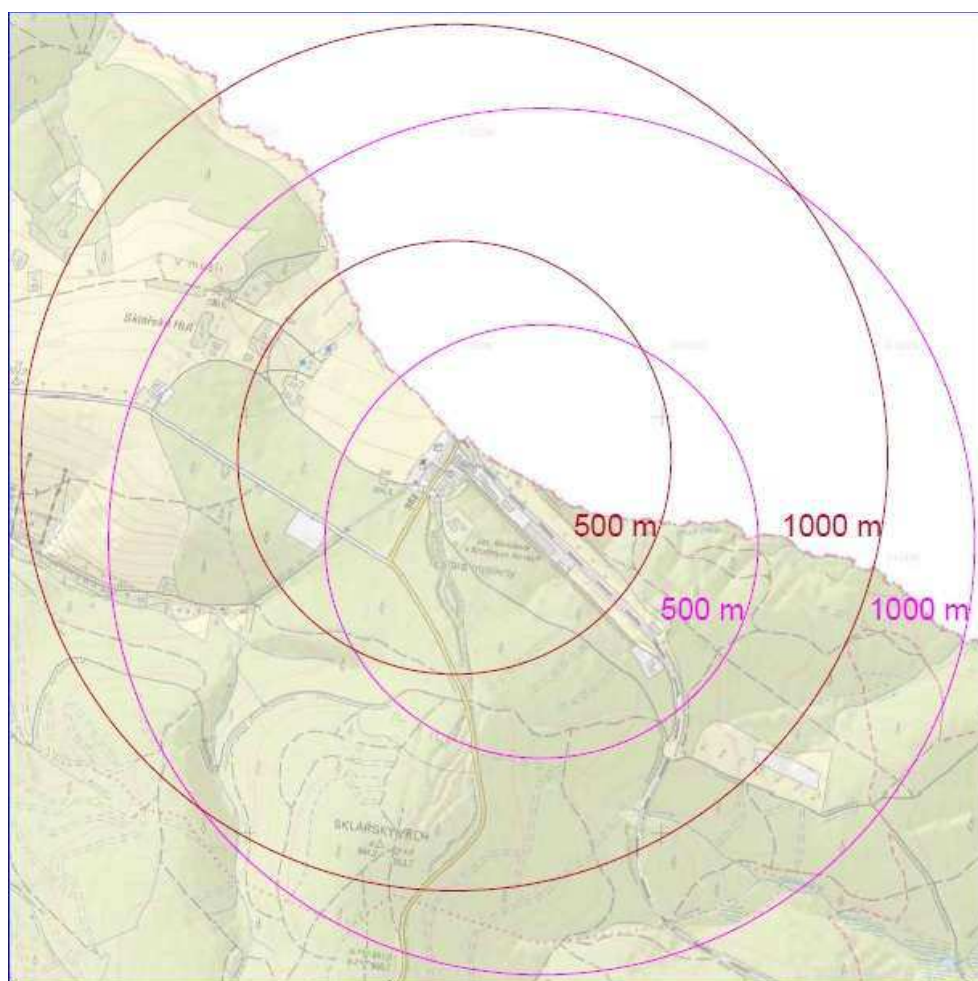


**Obrázek 8: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční zastávky Mikulov-Nové Město, fialově izochrony dostupnosti od „centra“ části Nové Město**

V současnosti koncová železniční stanice Moldava v Krušných horách se nalézá poblíž místa, kde pozemní komunikace překračuje státní hranici s Německem (viz. obrázek 9). Díky této skutečnosti jsou v jejím okolí situovány prvky typické pro centra obcí jako jsou městský úřad či knihovna, čímž je tedy možné tuto část považovat za centrum obce, od níž je železniční stanice vzdálena necelých 300 m. Naopak je v této části situováno minimum obytných domů. Kvůli skutečnosti, že obec Moldava je vzhledem k jejímu počtu obyvatel rozptýlená po velké ploše, by cesta do nejvzdálenějších částí obce Moldava, kde je také v jejím rámci nejvíce zastoupená obytná zástavba, bylo nutné absolvovat od nádraží cestu v délce okolo 3 km a vedla by z velké části nezastavěným územím. Lépe jsou na tom například obyvatelé obytných domů poblíž tamní sklářské huti, kteří by museli překonat vzdálenost okolo 1 km. Avšak i tyto obyvatelé by museli projít

zčásti nezastavěným územím, což je pro některé lidi nepříjemné v brzkých ranních či pozdních večerních hodinách. Prostor před nádražím ovšem poskytuje dostatek prostoru pro zaparkování osobních vozidel. Spíše, než k pravidelnému dojíždění obyvatel, by významnější úloha této železniční stanice spočívala ve využívání turisty, neboť prostorem před železniční stanicí je vedena žlutá stezka Klubu českých turistů a naučná stezka Po stopách středověkého sklářství v Krušných horách.

Do okolí ve vzdálenosti 500 m od železniční stanice se na české straně nalézá pouze zmíněné centrum u hraničního přechodu, kde trvale žije minimum obyvatel. Do okruhu o poloměru 1000 m od nádraží se je možné zahrnout části místních komunikací, které jsou místy lemovány menšími rodinnými domy či jinými zcela osamocenými stavbami či skupinami staveb.



**Obrázek 9: Izochrony dostupnosti ve vzdálenosti 500 m a 1000 m; růžově izochrony dostupnosti od železniční stanice Moldava v Krušných horách, fialově izochrony dostupnosti od obce Moldava**

## Pravidelná autobusová doprava

Do obce Moldava stejně jako do sousední obce Mikulov zajíždí v pracovních dnech pět párů spojů linky číslo 145 teplické MHD. Tuto linku mohou lidé využít pro dojížděku pro přímou cestu bez přestupů do obcí a měst Mikulov, Hrob, Košťany a Teplice. V opačném směru mohou lidé využít dva dopolední spoje i pro cestu z Dubí do Moldavy.

## Porovnání železniční osobní dopravy na trati 135 s ostatními druhy dopravy

I přes neupřesněné údaje míst dojížděky, do nichž dojíždějí obyvatelé obce Moldava za prací, bylo mezi obcí Moldava a městem Most, provedeno srovnání osobní železniční dopravy z hlediska četnosti, vzdálenosti a cestovní doby s pravidelnou autobusovou dopravou a individuální automobilovou dopravou. Důvodem volby této relace je skutečnost, že v obci Moldava a ve městě Most se nacházejí krajní stanice tratě číslo 135, tudíž lze na této relaci názorně ukázat cestovní dobu v celé její délce a případně určit postavení železniční dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy.

**Tabulka 29: Porovnání druhů dopravy pro spojení obce Moldava s vybraným cílem**

| Relace Moldava – Most |                    |            |               |
|-----------------------|--------------------|------------|---------------|
| dopravní prostředek   | četnost            | vzdálenost | cestovní doba |
| vlak                  | 4 páry spojů / den | 40 km      | 70 min        |
| autobus               | 5 párů spojů/den   | 36 km      | 96 min        |
| Osobní automobil      | -                  | 37 km      | 39 min        |

## 5.2. Posouzení vhodnosti rozmístění dopraven a přepravních stanovišť

Na trati číslo 135 se na úseku od železniční stanice Louka u Litvínova, kde se odděluje od zbytku sítě SŽDC, nalézá devět železničních stanic nebo zastávek. Vhodnosti poloh umístění příslušných železničních stanic a zastávek byly stanoveny na základě dvojích izochron dostupnosti (viz kapitola 5.1) od těchto stanic či zastávek do vzdálenosti a izochron dostupnosti od center obsluhovaných měst a obcí, obojí do vzdálenosti 500 m a 1000 m. Rovněž byla uskutečněna cesta k těmto železničním dopravnám po přístupových komunikacích za účelem pořízení fotodokumentace, čímž byla ověřena dostupnost příslušných dopraven a z nich plynoucí atraktivita železniční dopravy v rámci jimi obsluhovaných obcí v praxi.

**Tabulka 30: Údaje o poloze a přístupnosti železniční zastávky Lom u Mostu zastávka**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                      | 500 m  |
| vzdálenost od nejbližší zástavby                | 10 m   |
| orientace nástupiště                            | směrem od centra   |
| přístup od centra                               | po chodníku ulicí Litvínovskou a přes železniční přejezd |
| možnost zanechání vozidla u železniční zastávky | ne   |

**Tabulka 31: Údaje o poloze a přístupnosti železniční stanice Osek město**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                  | 800 m                                    |
| vzdálenost od nejbližší zástavby            | 20 m                                     |
| orientace výpravní budovy                   | směrem k centru                          |
| přístup od centra                           | po chodníku ulicemi Tyršova a Vrbenského |
| možnost zanechání vozidla u staniční budovy | ne <sup>1</sup>                          |

<sup>1</sup> u železniční stanice Osek město se nalézá parkovací plocha, která je pravděpodobně dostupná pouze pro místní rezidenty, neboť součástí vjezdu na toto parkoviště je uzamykatelná záklopka zapuštěná ve vozovce

**Tabulka 32: Údaje o poloze a přístupnosti železniční zastávky Horní Háj**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra obce                       | 1500 m   |
| vzdálenost od nejbližší zástavby                | 5 m  |
| orientace nástupiště                            | směrem od centra   |
| přístup od centra                               | po chodníku ulicemi Kubátova a Zelenkova, po zpevněné vozovce ulicí Lesní stezka, po nezpevněné přístupové cestě |
| možnost zanechání vozidla u železniční zastávky | ne <sup>1</sup>  |

<sup>1</sup> prostor u železniční zastávky Horní Háj, který by mohl být vhodný pro zanechání osobních vozidel, je dostupná pouze po nezpevněné cestě, která je navíc docela těsně obklopena soukromými pozemky

**Tabulka 33: Údaje o poloze a přístupnosti železniční stanice Hrob**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                  | 745 m  |
| vzdálenost od nejbližší zástavby            | 10 m   |
| orientace nástupiště                        | směrem od centra   |
| přístup od centra                           | po pozemní komunikaci a zčásti po chodníku ulicemi Rybníční, Husova a Horní po nezpevněné přístupové cestě |
| možnost zanechání vozidla u staniční budovy | ano  |

**Foto 1: Jedna ze dvou komunikací, po níž je možné se dostat od centra města Hrob k železniční stanici Hrob****Tabulka 34: Údaje o poloze a přístupnosti železniční zastávky Střelná v Krušných horách**

|   |   |
|---|---|
| vzdálenost od centra obce                       | 2600 m <sup>1</sup>   |
| vzdálenost od nejbližší zástavby                | 230 m   |
| orientace nástupiště                            | směrem k centru   |
| přístup od centra                               | Po zpevněné pozemní komunikaci ulicemi Hornická, Nechybova, Zátíší, Stará Střelná a okolo sídliště Střelná, dále po lesní cestě |
| možnost zanechání vozidla u železniční zastávky | ne  |

<sup>1</sup> Dostupnost od centra obce Košťany, pod níž část Střelná spadá, od nejvzdálenější části Střelné je předmětná železniční zastávka vzdálená okolo 2000 m



**Tabulka 35: Údaje o poloze a přístupnosti železniční stanice Dubí**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                  | min. 3,6 km  |
| vzdálenost od nejbližší zástavby            | 2,2 km   |
| orientace nástupiště                        | směrem k centru  |
| přístup od centra                           | po okraji pozemní komunikace č. 8 ulicí Ruskou a poté účelovou komunikací ulicí Ruská-nádraží/po zelené stezce KČT |
| možnost zanechání vozidla u staniční budovy | ano <sup>1</sup>   |

<sup>1</sup> u staniční budovy je dostatek prostoru pro zanechání osobního vozidla, nicméně není možné od města k železniční stanici jednoduše zajet, aniž by došlo k porušení zákona, neboť se v místě odbočení ulice Ruská-nádraží od ulice Ruská nalézá plná čára, kterou by bylo potřeba překonat

**Tabulka 36: Údaje o poloze a přístupnosti železniční zastávky Mikulov v Krušných horách**

|  |  |
|--|--|
| Dostupnost železniční zastávky Mikulov v Krušných horách |  |
| vzdálenost od centra obce                                | 720 m  |
| vzdálenost od nejbližší zástavby                         | 105 m  |
| orientace nástupiště                                     | směrem k centru  |
| přístup od centra  | po pozemní komunikaci ulicí K Nádraží a po lesní cestě |
| možnost zanechání vozidla u železniční zastávky          | ne   |

**Tabulka 37: Údaje o poloze a přístupnosti železniční zastávky Mikulov-Nové Město**

|   |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                      | 1,7 km <sup>1</sup>  |
| vzdálenost od nejbližší zástavby                | 95 m   |
| orientace nástupiště                            | směrem k centru  |
| přístup od centra                               | po okraji pozemní komunikace číslo 382 a po účelové komunikaci |
| možnost zanechání vozidla u železniční zastávky | ano  |

<sup>1</sup> část obce Moldava, jako centrum části Nové Město zvolen její přibližný střed

**Tabulka 38: Údaje o poloze a přístupnosti železniční stanice Moldava v Krušných horách**

| Dostupnost železniční stanice Moldava v Krušných horách |  |
|---|--|
| vzdálenost od centra města                              | 300 m  |
| vzdálenost od nejbližší zastavby                        | 70 m <sup>1</sup>  |
| orientace nástupiště                                    | směrem k centru  |
| přístup od centra                                       | po účelové pozemní komunikaci/od nejbližší obytné zastavby Moldavy by šlo o kombinaci okrajů zpevněných komunikací s polními cestami |
| možnost zanechání vozidla u staniční budovy             | ano  |

<sup>1</sup> od bližšího okraje největší moldavské obytné části k železniční stanici vzdálenost činí okolo 3 km

### 5.3. Shrnutí

Na celkovou dobu a z toho vycházející atraktivitu určitého druhu dopravy, kterou případní pravidelní cestující stráví na cestě, má mimo celkových cestovních dob odvozených také od rychlostí jízd jednotlivých vlaků vliv vzdálenost příslušných zastávek či stanic od místa začátku nebo cíle cesty. Z tohoto hlediska je železniční trať číslo 135 v některých případech ve značné nevýhodě. Tato skutečnost je důsledkem poloh zastávek a stanic vůči jimi obsluhovaným obcím a městům, což může být umocněno i stavem cest, kterými je možné se k daným stanicím a zastávkám dostat. Další skutečností mající vliv na atraktivitu této trati je v některých případech existence obsluhy pravidelnými linkami autobusové dopravy, jejíž zastávky bývají zpravidla v přijatelnější vzdálenosti od možných začátků či cílů cest.

Z hlediska polohy vůči městu je pro cestující nejpříjemnější železniční stanice Osek město. Pouze pro obyvatele obytných staveb v nejbližším okolí jsou svými polohami vhodné železniční stanice Hrob a železniční zastávka Horní Háj. Železniční zastávka Střelná v Krušných horách je vůči obci v přijatelné poloze. K jejímu zatraktivnění by bylo vhodné vylepšit přístupovou cestu. V případě železničních stanic Dubí, Moldava v Krušných horách a železniční zastávky Mikulov-Nové Město by železniční doprava na trati číslo 135 mohla být za určitých podmínek přijatelná pro cestující vlastníci osobní automobil, kteří by byli ochotni svoji cestu zčásti absolvovat i vlakem, neboť okolí těchto stanic a zastávek poskytuje prostor pro zanechání osobních automobilů. Zde by však byly vhodné úpravy pro jejich zatraktivnění. Toto by se týkalo i železniční stanice Hrob. V případě železniční stanice Dubí by bylo navíc potřebné učinit dopravní opatření na



komunikaci číslo 8 v ulici Ruské. Železniční zastávka Mikulov v Krušných horách je svoji polohou vůči obci relativně přijatelná, na její atraktivitě ji však ubírá cesta k této zastávce vedoucí do relativně nepříjemného stoupání. Její uplatnění by bylo přijatelné spíše v případech, kdy by obec Mikulov byla pouze cílem cesty, nikoli začátkem.

## 6. Současný stav trati číslo 135

Železniční trať, která je v současné době označována číslem 135, je vedena z železniční stanice Most, do stanice Most nové nádraží, odkud pokračuje dále do železniční stanice Louka u Litvínova. Dále trať pod tímto číslem pokračuje směrem na Dubí a následně úvrátí do nyní koncové železniční stanice Moldava v Krušných horách. Celková stavební délka této tratě, včetně železniční stanice Most, je 38,578 km.

**Tabulka 39: Trať číslo 135 – základní údaje**

|  |  |   |
|--|--|---|
| Stavební délka   | 38,578 km                                |   |
| Průběh staničení<br>(ve směru Most –<br>Moldava v Kr. h) | Most – Most nové nádraží                 | 47,228 – 48,741; 124,243 – 125,294      |
|  | Most nové nádraží – Louka u<br>Litvínova | 1,828 – 11,620; 132,027 – 133,124       |
|  | Louka u Litvínova – Dubí                 | 133,124 – 149,019                       |
|  | Dubí – Moldava v Krušných horách         | 148,961 – 148,425; 148,852 –<br>158,081 |

### 6.1. Počáteční úsek Most – Louka u Litvínova

Úsek Most – Louka u Litvínova má na délku 13,453 km. Do této délky je zahrnut i prostor železniční stanice Louka u Litvínova. Mimo železničních stanic Most a Louka u Litvínova mohou v daném úseku cestujícím sloužit i zastávka Kopisty, která se nachází u nákladní stanice Most-Nové nádraží, dále zastávka Minerva a zastávka Litvínov město. Daný úsek je v celé své délce elektrizovaný stejnosměrnou soustavou 3 kV. Parametry tratě zde umožňují nejvyšší povolenou rychlost 60 km/h. Nejvyšší možné nápravové zatížení zde může činit 22,5 t. Stanicí Louka u Litvínova je vedena také železniční trať číslo 134, spojující města Litvínov a Teplice. Trať číslo 135 od železniční stanice Louka u Litvínova pokračuje již bez křížení s jinými železničními tratěmi až do stanice Moldava v Krušných horách.

**Tabulka 40: Údaje tratě v úseku Most – Louka u Litvínova**

|                               |   |         |
|-------------------------------|---|---------|
| Stavební délka                | 13,454 km   |         |
| Železniční stanice            | Most, Most-Nové nádraží (nákladní), Louka u Litvínova |         |
| Železniční zastávky           | Kopisty <sup>1</sup> , Minerva, Litvínov město        |         |
| Traťová rychlost <sup>2</sup> | 47,228 – 125,294                                      | 60 km/h |
|                               | 1,894 – 132,060                                       | 60 km/h |
| Nejvyšší nápravové zatížení   | 47,228 – 125,294                                      | 22,5 t  |
|                               | 1,894 – 132,060                                       | 22,5 t  |
|                               | 132,060 – 133,124                                     | 16,0 t  |

<sup>1</sup> v prostoru nákladní železniční stanice Most-Nové nádraží

<sup>2</sup> rychlost snížena v oblastech vyhybek železniční stanice Most-Nové nádraží a v prostoru železniční stanice Louka u Litvínova

## 6.2. Úsek Louka – Moldava v Krušných horách

### 6.2.1 Úvod

Severní část tratě s číslem 135, která se již nekříží s žádnou jinou tratí na síti SŽDC, začíná na moldavském zhlaví železniční stanice Louka u Litvínova v bodě staničení v km 133,123. Celková stavební délka od tohoto staničního bodu až po konec koleje bývalého německého zhlaví stanice Moldava v Krušných horách je 25,016 km. Obecně řešení vedení této tratě odpovídá terénu v němž se nachází a také době její výstavby. Pro tuto část tratě je charakteristická řada oblouků o relativně malých poloměrech a místy je značný podélný sklon nivelety. Také v souvislosti s terénem, kterým je řešená železniční trať vedená, zde musela být postavena i řada mostů z nichž čtyři jsou delší, než 50 m. Předmětná trať je vedena také dvěma tunely. Ojedinelé je i řešení vedení tratě místním terénem pomocí úvrati v železniční stanici Dubí. Podle této úvraťové železniční stanice je děleno i staničení úseku tratě z Louky u Litvínova do Moldavy. Dělení výše uvedeného úseku podle úvraťové železniční stanice Dubí bylo použito i pro potřeby této práce.

### 6.2.2 Parametry úseku tratě Louka u Litvínova – Dubí

#### Základní údaje

Tato část tratě je vymezena staničními body v km 133,123, který je situován v prostoru moldavsko-duchcovského zhlaví železniční stanice Louka u Litvínova, a v km 149,019, kterým je zakončena kusá kolej v úvraťové železniční stanici Dubí. Stavební délka této části tratě je tedy dlouhá 15,895 km. Mezi železničními stanicemi Louka u Litvínova a Dubí se nalézají železniční stanice Osek město, Hrob a železniční zastávky

Lom u Mostu, Horní Háj a Střelná v Krušných horách. Za železniční stanicí Hrob se v km 143,277 nalézala na širé trati výhybka, kterou zde v současné době připomínají delší výhybkové pražce a pozůstatky kolejového svršku na odbočné větvi.

Nejvyšší traťová rychlost mezi stanicemi Louka u Litvínova a Dubí je v části 50 km/h a v části 40 km/h. Nejvyšší traťová rychlost s hodnotou 50 km/h je povolena v úseku mezi staničními body v km 133,149 a v km 142,607. Prvním zmíněným bodem staničení je bod odbočení výhybkové konstrukce číslo 43, poslední před širou tratí ve směru na Moldavu. a druhý zmíněný bod staničení se nalézá v prostoru železniční stanice Hrob, konkrétněji poblíž jejího mosteckého zhlaví. Od druhého bodu staničení do železniční stanice Dubí má nejvyšší traťová rychlost hodnotu 40 km/h.

Na dvou dílčích částech daného úseku je nejvyšší rychlost trvale omezena na hodnotu 30 km/h. První část je vymezena staničními body v km 137,772 a v km 138,360. První staniční bod se nalézá v prostoru železniční stanice Osek město, druhý bod je situován na širé trati od uvedené železniční stanice ve směru na Dubí. Důvodem zdejšího snížení rychlosti je kvůli užití oblouku bez přechodnice a výhybek bez vazby na zabezpečovací zařízení v dané železniční stanici. V druhém případě se jedná o přibližně 900 m dlouhou část vymezenou staničními body km 144,607 a km 145,500, tedy úsek začínající v prostoru železniční zastávky Střelná v Krušných horách vedoucí směrem k Dubí. V tomto případě byla rychlost snížena z důvodu situování železničních přejezdů se špatnými rozhledovými poměry. V této souvislosti lze zmínit skutečnost, že SŽDC v této části dokonce uvažují o snížení rychlosti na 10 km/h.

Nejvyšší přípustné nápravové zatížení v úseku Louka u Litvínova – Dubí má hodnotu 16 t.

### **Směrové poměry**

Obecně jsou pro celý úsek tratě číslo 135 mezi stanicemi Louka u Litvínova a Moldava v Krušných horách charakteristické četné oblouky, pomocí kterých je tato trať vedena relativně komplikovaným terénem. V části této tratě mezi stanicemi Louka u Litvínova a Dubí je ve většině případů v souladu s trendem celkové sítě SŽDC užití oblouků se symetrickými přechodnicemi, které převažují na širé trati a v prostoru železniční stanice Hrob. Oblouky bez přechodnic v tomto úseku byly v převážné míře užity v prostorách železničních stanic, výjimečně na širé trati v případě větší hodnoty poloměru

oblouku. Jeden oblouk na širé trati má přechodnice nesymetrické. Mezi Loukou u Litvínova a Dubím se nalézají i oblouky složené bez mezilehlých přechodnic. Poloměry oblouků se v daném úseku pohybují v rozmezí od 200 m do 2000 m. Převýšení jednotlivých oblouků se pohybuje v rozmezí hodnot 16 mm až 81 mm, případně se zde vyskytují oblouky bez převýšení.

Přímé části osy tratě mezi jednotlivými oblouky dosahují rozmezí délek od 8 m do 490 m. Ve staničním bodě km 143,334 se nalézají konec přechodnice levotočivého oblouku a zároveň začátek přechodnice následujícího pravotočivého oblouku ve směru staničení. Tyto oblouky na sebe tedy navazují bez vložené přímé.

### **Sklonové poměry**

Účelem výstavby příslušné tratě bylo překonání Krušných hor, které tvoří rozhraní mezi Čechami a Saskem. Tomu odpovídá jak její směrové vedení, tak i její výškové vedení. Na relativně krátkém úseku mezi železničními stanicemi Louka u Litvínova a Dubí dlouhém okolo 15,5 km trať musí překonat výškový rozdíl 265 m, stanice Louka u Litvínova je situována v nadmořské výšce 305 m a železniční stanice Dubí se nalézá ve výšce 570 m nad mořem. Tomu odpovídá značný sklon nivelety. Téměř celý příslušný úsek je ve směru staničení veden do stoupání, bez sklonu nivelety jsou pouze krátké části tohoto úseku v prostorách železničních stanic Osek město a Dubí, případně v přilehlých částech mezistaničních úseků. Jinak se sklony nivelety daného úseku pohybují v rozmezí hodnot 2,00 až 35,00 ‰. Se sklonem nivelety 2 ‰ je trať vedena také v prostoru železniční stanice Hrob a v části prostoru železniční stanice Osek město ve směru blíže k Dubí. V prostoru železniční zastávky Lom u Mostu je trať vedena se sklonem 16,50 ‰. V železniční zastávce Horní Háj činí sklon nivelety tratě 14,00 ‰. Se sklonem s nejvyšší hodnotou v daném úseku, tedy 35,00 ‰, je trať vedena i železniční zastávkou Střelná v Krušných horách. S hodnotou sklonu 35,00 ‰ se na příslušném úseku nachází jedna část, která je dlouhá 4803 m.

### **Technické řešení železničního svršku**

V úseku tratě číslo 135 vymezeném železničními stanicemi Louka u Litvínova a Dubí je v současné době užito tří základních tvarů kolejnic, kterými jsou A, T a v menší míře i Xa. Kolejnice ve tvaru S49 jsou použity pouze u některých staničních kolejí

železniční stanice Dubí. Rokem zprovoznění nejstarších kolejnic byl rok 1911. Naopak nejnovější kolejnice, které byly pro předmětnou trať dodány jako nové, byly zprovozněny roku 1970. Již dříve použité kolejnice byly v úseku Louka u Litvínova – Dubí zprovozněny v letech 1964, 1965 a 1967.

Kolejnice tvaru A výrazněji dominují mezi železničními stanicemi Louka u Litvínova a Hrob, kde se nacházejí tři souvislé úseky s touto kolejnicí, přičemž třetí souvislý úsek s touto kolejnicí je ukončen asi 200 m před mosteckým zhlavím železniční stanice Hrob. Mimo tyto souvislé úseky jsou kolejnice tvaru A užity v částech kolejišť v železničních stanicích Hrob a Dubí. Kolejnic ve tvaru T je užito na souvislém úseku, který navazuje na výše uvedený třetí souvislý úsek s kolejnicemi tvaru A a končí ve směru staničení na začátku zhlaví železniční stanice Dubí. Dále jsou kolejnice ve tvaru T užity na přibližně 900 m dlouhém souvislém úseku, přiléhajícím k okraji prostoru železniční zastávky Lom u Mostu ve směru na Osek. Kolejnicemi tvaru Xa je tvořen necelých 300 m dlouhý souvislý úsek, který navazuje na mostecké zhlaví železniční stanice Osek město. Dále je kolejnicemi tohoto tvaru tvořena většina kolejí v železniční stanici Dubí.

Bezстыková kolej se v úseku vymezeném stanicemi Louka u Litvínova a Dubí nachází čtyřikrát. Nejdelší souvislý úsek bezстыkové koleje je dlouhý 1800 m a nachází se mezi železniční zastávkou Lom u Mostu a železniční stanicí Osek město. Dále ve směru staničení následuje souvislý úsek bezстыkové koleje v samotném prostoru železniční stanice Osek město. Poté ve směru staničení následuje asi 300m souvislý úsek, jehož zakončení ve směru staničení se nachází asi 450 m před mosteckým zhlavím železniční stanice Hrob. Za železniční stanicí Hrob následuje čtvrtý souvislý úsek na ocelovém mostě s průběžným kolejovým ložem. Střed tohoto mostu je v bodě staničení km 143,500.

Kolejnicové podpory zmíněného úseku tvoří buď dřevěné bukové pražce nebo pražce betonové typu SB5. Pražce, které se nyní vyskytují na úseku Louka u Litvínova – Dubí byly zprovozněny v různých letech v rozmezí 1909 až 1972, přičemž z roku 1972 pocházejí betonové pražce typu SB5. Z dřívějších let pocházejí veškeré pražce dřevěné. Nejnovější pražce dřevěné byly zprovozněny roku 1965. Ne vždy se roky zprovoznění pražců shodují s roky zprovoznění na nich upevněných kolejnic. Kolejnice na příslušných pražcích mohou být novější, ale i starší. Dřevěné bukové pražce se nacházejí na souvislém úseku od moldavského zhlaví železniční stanice Louka u Litvínova po prostor výhybky na širé trati v bodě km 143,277. Dále jsou bukové pražce užity v prostoru železniční stanice

Dubí. Betonové pražce SB5 z roku 1972 tvoří souvislý úsek od uvedené výhybky po prostor zhlaví železniční stanice Dubí v délce okolo 5 km.

Jako kolejové lože je v úseku předmětné tratě vymezeném železničními stanicemi Louka u Litvínova a Dubí užito škváry a štěrku. V první části předmětného úseku se nalézá štěrkové lože tvořené škvárou a to od moldavského zhlaví železniční stanice Louka u Litvínova po prostor mostu s bodem staničení km 137,050. Kolejové lože na zbytku úseku je pak štěrkové.

### **Objekty na trati**

Železniční spodek v úseku trati mezi železničními stanicemi je tvořen i 21 mosty, přičemž tři z těchto mostů jsou delší než 50 m. Všechny mosty jsou s průběžným kolejovým ložem. Z 21 mostů, které se nalézají na tomto úseku, je pět mostů ocelových, z nichž dva jsou delší než 50 m. Dva mosty tvoří i železniční spodky v prostorách železničních stanic Osek město a Dubí.

Na 19 místech se železniční trať kříží úrovně s pozemními komunikacemi. Ve dvou případech je to v prostoru železničních zastávek Lom u Mostu a Horní Háj. V železniční zastávce Horní Háj se nalézá ještě jeden přejezd, na který ve směru staničení navazuje nástupní hrana příslušné zastávky.

**Tabulka 41: Údaje tratě v úseku Louka u Litvínova – Dubí**

|                                     |   |                               |
|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| Stavební délka                      | 15,895 km   |                               |
| Železniční stanice                  | (Louka u Litvínova), Osek město, Hrob, Dubí   |                               |
| Železniční zastávky                 | Lom u Mostu, Horní Háj, Střelná v Krušných horách                                   |                               |
| Traťová rychlost                    | 133,149 – 142,607   | 50 km/h                       |
|                                     | 142,607 – 149,019   | 40 km/h                       |
| Trvalé omezení traťové rychlosti    | 137,772 – 138,360   | 30 km/h                       |
|                                     | 144,607 – 145,500   |                               |
| Nejvyšší nápravové zatížení         | 133,149 – 149,019   | 16 t                          |
| Hodnoty poloměru oblouků            | 200 – 2000 m  |                               |
| Hodnoty převýšení v obloucích       | 0 mm; 16 – 81 mm  |                               |
| Hodnoty délek přímých               | 8 – 490 m   |                               |
| Nejvyšší hodnota sklonu             | 35,00 ‰ na širé trati   | 35,00 ‰ v prostorech dopraven |
| Tvary použitých kolejnic            | A, T, Xa, S49   |                               |
| Roky zprovoznění použitých kolejnic | nové  | užité                         |
|                                     | 1911 – 1970   | 1964, 1965, 1967              |
| Použité kolejnicové podpory         | Pražce dřevěné bukové, pražce betonové typu SB5                                     |                               |
| Roky zprovoznění použitých podpor   | 1909 – 1972   |                               |
| Použité druhy kolejové lože         | štěrka, škvára  |                               |
| Objekty na trati                    | 21 mostů (pět mostů ocelových, dva mosty s délkou nad 50 m); 19 úrovnových přejezdů |                               |



**Foto 2: Inflexní bod v km 143,334 za žst. Hrob; pohled ve směru staničení**



Foto 3: Viadukt ve městě Hrob; pohled ve směru staničení

### 6.2.3 Parametry úseku tratě Dubí – Moldava v Krušných horách

#### Základní údaje

Část tratě číslo 135 z Dubí do Moldavy v Krušných horách je vymezena staničními body v km 148,961, který je v prostoru železniční stanice Dubí na opačném konci oproti moldavsko-mosteckému zhlaví, a v km 158,081. V místě, kde kolej ve směru na Moldavu opouští prostor železniční stanice Dubí a přechází na širou trať, dochází ke změně staničení. Staniční bod v km 148,425 je zároveň bodem km 148,852. Od druhého jmenovaného bodu se odvíjí staničení dále na Moldavu v Krušných horách. Stavební délka této části tratě má hodnotu 9,764 km. Mimo úvrat'ové železniční stanice Dubí a koncové železniční stanice Moldava v Krušných horách mohou cestující k nástupu či výstupu využít i železničních zastávek Mikulov v Krušných horách a Mikulov-Nové Město. V případě zastávky Mikulov-nové Město se původně jednalo o železniční stanici.

Nejvyšší traťová rychlost tratě číslo 135 má na úseku vymezeném železničními stanicemi Dubí a Moldava v Krušných horách hodnotu 40 km/h. Nacházejí se zde části úseku, na kterých je rychlost trvale omezena. Na hodnotu 10 km/h je rychlost trvale omezena v místech vedení tratě tunely a trvalé omezení rychlosti na hodnotu 30 km/h je v prostoru předposledního oblouku příslušného úseku. Tento oblouk se nachází v prostoru železniční stanice Moldava v Krušných horách a důvodem je neuspokojivá hodnota převýšení. Nejvyšší přípustný nápravový tlak v daném úseku činí 16 t.



## **Směrové poměry**

Oblouky daného úseku jsou z velké části zastoupeny oblouky se symetrickými přechodnicemi. Pak se zde nachází jeden oblouk s nesymetrickými přechodnicemi. Jedná se o poslední oblouk na širé trati před železniční stanicí Moldava v Krušných horách, kdy staniční bod konce přechodnice daného oblouku ve směru staničení je zároveň bodem staničení první výhybky zhlaví stanice Moldava v Krušných horách. Oba krajní oblouky daného úseku zastupují oblouky bez přechodnic, jsou tedy situovány v prostorách železničních stanic. Kromě posledního oblouku ve směru staničení bez přechodnic, který však není v současné době pojižděn, jsou všechny oblouky s převýšením. Nejmenší hodnota poloměru oblouku, který se na daném úseku nachází, je 200 m. Naopak největší poloměr oblouku mezi stanicemi Dubí a Moldava v Krušných horách je 420 m. Převýšení jednotlivých oblouků mají různé hodnoty v rozmezí 24 mm do 65 mm.

Délka nejkratší přímé ucelené části trati v úseku mezi železničními stanicemi Dubí a Moldava v Krušných horách činí 25 m. Nejdelší přímá část, která se zde vyskytuje, dosahuje délky 688 m.

## **Sklonové poměry**

Pro tuto část tratě číslo 135 je charakteristické téměř nepřetržitě stoupání ve směru staničení. Výjimkou jsou pouze prostory koncových železničních stanic, respektive jejich části. Dále je zde 487 m dlouhá část bez sklonu nivelety mezi ústím Novoměstského tunelu a železniční zastávkou Mikulov-Nové Město. Jinak zbytek tratě je veden ve sklonu různých hodnot. Nejvyšší hodnota sklonu nivelety je 35,00 ‰. V části tratě číslo 135 mezi železničními stanicemi Dubí a Moldava v Krušných horách jsou dva souvislé úseky s touto hodnotou sklonu nivelety. První souvislý úsek s touto hodnotou je dlouhý 5266 m, druhý úsek má délku 592 m. První zmíněný úsek s daným sklonem prochází železniční zastávkou Mikulov v Krušných horách. Železniční zastávkou Mikulov-Nové Město prochází část tratě se sklonem nivelety 5,10 ‰. Koleje v části zhlaví železniční stanice Moldava v Krušných horách leží rovněž ve sklonu nivelety s hodnotou 5,10 ‰.

## **Technické řešení železničního svršku**

V úseku tratě číslo 135 se v současné době nalézají kolejnice tvarů A, T, S49 a Xa. Kolejnice, které se zde v současné době nalézají, byly zprovozněny jako nové i jako již

užité v rozmezí let 1943 až 1982. Největší zastoupení mají kolejnice ve tvaru A. Naopak nejméně jsou zastoupeny kolejnice tvaru Xa, které jsou součástí pouze části dnes již kusé koleje bývalého německého zhlaví železniční stanice Moldava v Krušných horách v prostoru bývalé výhybky číslo 17. Koleje ve tvaru S49 zde mají také poměrně malé zastoupení. Lze je nalézt v části kolejiště železniční stanice Dubí, která ústí na širou trať ve směru na Moldavu a v přiléhající části zmíněné širé tratě. Dále se tyto kolejnice nalézají v části kolejiště železniční stanice Moldava v Krušných horách a části přilehlé části širé trati ve směru na Dubí. Dále je kolejnicemi daného tvaru tvořena kolej na mostě se středem ve staničním bodě v km 154,309. Druhé největší zastoupení mají kolejnice ve tvaru T, které se v příslušné části trati nalézají na čtyřech ucelených úsecích. Jedná se o koleje v obou zdejších tunelech, a v jednom necelých 300 m dlouhém úseku situovaném mezi těmito tunely. Nejdelší ucelený úsek s kolejnicemi tvaru T, je dlouhý necelý 1 km. Tento úsek začíná těsně za zakončením železniční zastávky Mikulov-Nové Město. Na zbytku této části tratě jsou užity kolejnice ve tvaru A, jejíž užití zde výrazně převažuje.

Jako kolejnicové podpory jsou užity pražce dřevěné z bukového dřeva a betonové pražce typu SB5. Rok zprovoznění příslušných pražců se shoduje s rokem na nich uložených kolejnic pouze v případě části kolejiště železniční stanice Moldava v Krušných horách. V ostatních případech jsou kolejnice novější či starší než příslušné pražce. Dřevěné pražce v této části tratě zcela převažují, betonové pražce typu SB5 se vyskytují na krátkém úseku dlouhém okolo 150 m. Část tratě s betonovými pražci je možné nalézt mezi místními tunely na polovině mostu s bodem staničení v km 154,309 a přilehlé části tratě ve směru k Novoměstskému tunelu. Tyto betonové pražce pocházejí z roku 1996. Dřevěné pražce bukové, které jsou užity na zbytku této části trati, jsou různého stáří z rozmezí roků 1909 až 1974.

Jako kolejové lože je v celém úseku tratě od železniční stanice Dubí po železniční stanici Moldava v Krušných horách použit štěrk.

### **Objekty na trati**

Na úseku tratě číslo 135 Dubí – Moldava v Krušných horách je součástí železničního spodku také devět mostů a dva tunely. Začátek prvního tunelu ve směru staničení navazuje prakticky okamžitě na prostor železniční zastávky Mikulov v Krušných horách. Délka tohoto tunelu s kamenným portálem má hodnotu 334 m. Druhý zdejší tunel

je rovněž konstrukce s kamenným portálem. Tento tunel má délku 200 m. Vzdálenost k sobě orientovaných portálů těchto tunelů činí 940 m. Z devíti zdejších mostů je jeden s délkou přes 50 m. Ze zbylých osmi mostů jsou dva mosty ocelové konstrukce. Ve všech případech se jedná o mosty s průběžným ocelovým ložem. Most s bodem staničení v km 153,276 je situován v prostoru železniční zastávky Mikulov v Krušných horách.

Mezi železničními stanicemi Dubí a Moldava v Krušných horách se nalézají celkem tři železniční přejezdy.

**Tabulka 42: Údaje tratě v úseku Dubí – Moldava v Krušných horách**

|                                     |   |                               |
|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| Stavební délka                      | 9,764 km  |                               |
| Železniční stanice                  | (Dubí), Moldava v Krušných horách               |                               |
| Železniční zastávky                 | Mikulov v Krušných horách, Mikulov-Nové Město   |                               |
| Traťová rychlost                    | 148,852 – 158,051                               | 40 km/h                       |
| Trvalé omezení traťové rychlosti    | 153,336 – 153,670                               | 10 km/h                       |
|                                     | 154,610 – 154,811                               | 30 km/h                       |
|                                     | 157,393 – 157,455                               |                               |
| Nejvyšší nápravové zatížení         | 148,961 – 158,081                               | 16 t                          |
| Hodnoty poloměru oblouků            | 200 – 420 m                                     |                               |
| Hodnoty převýšení v obloucích       | 0 mm; 24 – 65 mm                                |                               |
| Hodnoty délek přímých               | 25 – 688 m                                      |                               |
| Nejvyšší hodnota sklonu             | 35,10 ‰ na širé trati                           | 35,10 ‰ v prostorech dopraven |
| Tvary použitých kolejnic            | A, T, S49, Xa,                                  |                               |
| Roky zprovoznění použitých kolejnic | 1943 – 1982                                     |                               |
| Použité kolejnicové podpory         | Pražce dřevěné bukové, pražce betonové typu SB5 |                               |
| Roky zprovoznění použitých podpor   | 1909 – 1996                                     |                               |
| Použité druhy kolejové lože         | štěrky  |                               |
| Objekty na trati                    | 9 mostů; 2 tunely; 3 úrovněvé přejezdy          |                               |

### 6.3. Železniční stanice Osek město

V současné době je železniční stanice Osek město tvořena šesti staničními kolejemi čísel 1, 3, 3a, 5, 2 a 4 (viz. příloha číslo 2.1). Koleje čísel 1 a 2 jsou dopravní a zbylé koleje jsou manipulační. Průjezd železniční stanicí umožňuje kolej číslo 1 a sudá skupina kolejí. Kolej číslo 1 má největší hodnotu užitečné délky, jež činí 388 m. Nejkratší kolejí v této stanici je s délkou 50 m kolej 3a, která je zároveň kusá. Do liché skupiny kolejí je možný přímý vjezd ze směru Louka u Litvínova. Sypaná nástupiště s prefabrikovanou nástupní hranou se nalézají u obou dopravních kolejí, délky obou činí 150 m.

Staniční koleje jsou větveny a vymečovány prostřednictvím sedmi výhybek. Výhybkou číslo 1 s bodem staničení v km 137,772 odbočuje vpravo kolej vedoucí k sudé skupině kolejí. Kolej v přímém směru za výhybkou vede ke kolejím liché kolejové skupiny. Koleje sudých čísel jsou pak vymezeny výhybkovými konstrukcemi čísel 2 (bod staničení v km 137,798) a 5 (bod staničení v km 138,063), případně konstrukcí číslo 7. Oboustrannou výhybkou číslo 2 se dělí koleje čísel 2 a 4, prostřednictvím levostranné výhybky číslo 5 je ve směru staničení zaústěna kolej číslo 4 do koleje s číslem 2. Levostrannou výhybkou číslo 7, jejíž bod staničení je v km 138,234, odbočuje ze směru od Dubí kolej číslo 2 od přímého směru, za kterým pokračuje proti směru staničení kolej číslo 1. Levostrannou výhybkovou konstrukcí číslo 3 se větví kolej číslo 1 (v přímém směru) a kolej vedoucí do zbylých kolejí čísel 3 a 5, která se na koleje těchto čísel dělí prostřednictvím oboustranné výhybky číslo 4. Pravostrannou výhybkovou konstrukcí číslo 6 ústí ve směru staničení kolej číslo 5 do koleje číslo 3, která pokračuje dále jako kusá kolej 3a. Až na konstrukci číslo 7 se jedná o výhybky s úhlem odbočení  $6^\circ$ . Hodnota úhlu odbočení výhybky s číslem 7, jež byla obnovena v roce 2003, je 1:9.

Staniční budova je situována u sudé skupiny kolejí. V prostoru moldavského zhlaví se část železniční stanice o délce 130 m nalézá v pravotočivém oblouku o poloměru 210 m s 50mm převýšením.



Foto 4: Současná podoba mosteckého zhlaví železniční stanice Osek město; pohled ve směru staničení



Foto 5: Část moldavského zhlaví železniční stanice Osek město; pohled proti směru staničení





Foto 6: Část staničních kolejí ve stanici Osek město je vedeno do oblouku; pohled ve směru staničení



Foto 7: Nástupiště v železniční stanici Osek město; pohled proti směru staničení



Foto 8: Staniční budova ve stanici Osek město; pohled ze směru od kolejíště



Foto 9: Současná podoba boční nákladové rampy v železniční stanici Osek město



Foto 10: Přednádražní prostor železniční stanice Osek Město



Foto 11: Sídliště je v Oseku od železniční stanice na dohled

Tabulka 43: Základní údaje železniční stanice Osek město

|                              |  |                       |               |                  |
|------------------------------|--|-----------------------|---------------|------------------|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje                                 | Užitečná délka koleje | nástupiště    | délka nástupiště |
|                              | 1  | 388 m                 | ano           | 150 m            |
|                              | 2  | 362 m                 | ano           | 150 m            |
|                              | 3  | 318 m                 | ne            | -                |
|                              | 3a   | 50 m                  | ne            | -                |
|                              | 4  | 191 m                 | ne            | -                |
|                              | 5  | 318 m                 | ne            | -                |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky                                | staničení             | úhel odbočení | směr odbočení    |
|                              | 1  | km 137,772            | 6°            | vpravo           |
|                              | 2  | km 137,798            | 6°            | oboustranný      |
|                              | 3  | km 137,804            | 6°            | vlevo            |
|                              | 4  | km 137,832            | 6°            | oboustranný      |
|                              | 5  | km 138,063            | 6°            | vpravo           |
|                              | 6  | km 138,224            | 6°            | vpravo           |
|                              | 7  | km 137,772            | 1:9           | vlevo            |
| umístění staniční budovy     | u sudé skupiny kolejí                        |                       |               |                  |
| prvky pro nákladní dopravu   | ano – nakládací rampa u liché skupiny kolejí |                       |               |                  |

## 6.4. Železniční stanice Hrob

V železniční stanici Hrob se v současnosti nalézá osm staničních kolejí čísel 1, 2, 3, 5, 7, 7a, 7b a 9 (viz. příloha číslo 3.1). Koleje dopravní jsou s čísly 3 a 5, zbylé kolejie jsou manipulační. V současném stavu umožňují průjezd stanicí kolejie 1, 2, 3, 5 a 7. Z hlediska užitečné délky je v této stanici nejvyšší hodnota 381 m, se kterou se zde nalézají kolejie 1, 2, 3 a 5. Kolejie 7a a 7b jsou s nejmenší hodnotou užitečné délky 121 m a vedou do stavby



bývalého přístřešku pro uschování kolejových vozidel. Sypaná nástupiště s nástupními hranami z betonových dílů na obou stranách se v železniční stanici Hrob nalézají u kolejí čísel 1 (délka nástupiště 117 m), 3, 5 (v obou případech délka nástupiště 82 m) a 7 (délka 17 m).

Za současného stavu je součástí kolejiště železniční stanice Hrob 11 výhybkových konstrukcí. Konstrukce číslo 1 je levostranná s bodem staničení v km 142,553 a odbočuje zde matečná kolej, na kterou pak navazují koleje liché skupiny, kolej v přímém směru vede do staničních kolejí čísel 1 a 2. Pravostranná výhybka číslo 2 se staničním bodem km 142,580 následuje za přímou větví výhybky číslo 1 a větví se na staniční koleje čísel 1 (navazující na tuto výhybku v přímém směru) a 2. Na opačném konci ústí kolej číslo 2 do koleje číslo 1 prostřednictvím levostranné výhybky číslo 9 s bodem staničení v km 143,035. Kolej navazující na odbočnou větev výhybky číslo 1 se dále větví oboustrannou výhybkou číslo 3 (staniční bod km 142,580) na kolej číslo 3 a matečnou kolej, od které pravostrannými výhybkovými konstrukcemi čísel 4 (km 142,606) a 5 (km 142,641) odbočují staniční koleje čísel 5 a 7. Pravostrannou konstrukcí číslo 6 (s bodem staničení v km 142,817) odbočuje od přímého směru, vedoucího ke kolejím 7a a 7b, kolejová spojka mezi staničními kolejemi 7 a 5. Na opačném konci tato spojka odbočuje od koleje číslo 5 prostřednictvím pravostranné výhybky číslo 8, jejíž bod staničení je v km 142,881. Pravostrannou výhybkovou konstrukcí číslo 7, situované v km 142,877, se větví kolej číslo 7 na koleje 7a (navazuje na větev v přímém směru) a 7b (navazuje na větev do odbočky). Levostranná konstrukce číslo 10 (km 143,035) umožňuje odbočení staniční koleje číslo 3 od koleje, která vede na moldavském zhlaví od širé trati do liché skupiny kolejí. Levostrannou konstrukcí 11 s bodem staničení km 143,062 odbočuje na moldavském zhlaví kolej vedoucí k staničním kolejím 1 a 2. Úhel odbočení všech 11 výhybkových konstrukcí je 6°.

Staniční budova se nalézá u liché skupiny kolejí. Prostor moldavského zhlaví této železniční stanice je situován v pravotočivém oblouku o poloměru 200 m a s převýšením 48 mm. Součástí tohoto oblouku jsou přechodnice o délce 24 a 26 m.



Foto 12: Mostecké zhlaví železniční stanice Hrob; pohled ve směru staničení



Foto 13: Část moldavského zhlaví železniční stanice Hrob je v oblouku; pohled proti směru staničení



**Foto 14: Nástupiště v železniční stanici Hrob**



**Foto 15: Staniční budova ve stanici Hrob**



**Foto 16: Stavba bývalé výtopy v železniční stanici Hrob**

**Tabulka 44: Základní údaje železniční stanice Hrob**

|                              |  |                       |               |                  |
|------------------------------|--|-----------------------|---------------|------------------|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje                                       | Užitečná délka koleje | nástupiště    | délka nástupiště |
|                              | 1  | 381 m                 | ano           | 117 m            |
|                              | 2  | 381 m                 | ne            | -                |
|                              | 3  | 381 m                 | ano           | 82 m             |
|                              | 5  | 381 m                 | ano           | 82 m             |
|                              | 7  | 199 m                 | ano           | 17 m             |
|                              | 7a   | 121 m                 | ne            | -                |
|                              | 7b   | 121 m                 | ne            | -                |
|                              | 9  | 272 m                 | ne            | -                |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky                                      | staničení             | úhel odbočení | směr odbočení    |
|                              | 1  | km 142,553            | 6°            | vlevo            |
|                              | 2  | km 142,580            | 6°            | vpravo           |
|                              | 3  | km 142,580            | 6°            | oboustranný      |
|                              | 4  | km 142,606            | 6°            | vpravo           |
|                              | 5  | km 142,641            | 6°            | vpravo           |
|                              | 6  | km 142,817            | 6°            | vpravo           |
|                              | 7  | km 142,877            | 6°            | vpravo           |
|                              | 8  | km 142,881            | 6°            | vpravo           |
|                              | 9  | km 143,035            | 6°            | vlevo            |
|                              | 10   | km 143,035            | 6°            | vpravo           |
| 11                           | km 143,062   | 6°                    | vlevo         |                  |
| umístění staniční budovy     | u liché skupiny kolejí                             |                       |               |                  |
| prvky pro nákladní dopravu   | ano – nakládací rampa boční u liché skupiny kolejí |                       |               |                  |

## 6.5. Železniční stanice Dubí

Kolejiště v úvratěvé železniční stanici Dubí je současné době tvořeno pěti staničními kolejemi s označením 1, 1a, 2, 2a, 3 a 5 (viz. příloha číslo 4.1). Z těchto jsou koleje dopravní čísel 1 a 3. Kolej číslo 1 navazuje přímo na širokou trať ze směru od Louky u Litvínova a kolej číslo 3 navazuje na širokou trať od Moldavy v Krušných horách. Ostatní koleje jsou manipulační. Kusé jsou koleje 1a, 2 a 2a a 5. S výjimkou koleje 2a je do všech ostatních kolejí možný průjezd bez nutnosti změny směru jízdy drážních vozidel. Užitečná délka dopravní koleje číslo 3 má hodnotu 274 m, v případě dopravní koleje číslo 1 užitečná délka činí 210 m. U obou dopravních kolejí jsou sypaná nástupiště s nástupními hranami na obou stranách s délkami 110 m.

Kolejiště v železniční stanici je větveno prostřednictvím osmi výhybkových konstrukcí. Ve stejném staničním bodě v km 148,425 se nalézají výhybky čísel 1 a 2,



v nichž má počátek dvojitá kolejová spojka. Levostranná výhybka číslo 1 navazuje na širou trať ze směru od Louky u Litvínova, v přímém směru zde navazuje kolej vedoucí ke staničním kolejím 1 a 2, do odbočky navazuje část dvojité kolejové spojky umožňující přímou jízdu od Mostu na koleje čísel 3 a 5. Výhybka číslo 2 je pravostranná a navazuje na širou trať ze směru od Moldavy v Krušných horách, kde v přímém směru navazuje kolej ke staničním kolejím čísel 3 a 5 a do odbočky navazuje část zmíněné spojky umožňující přímý průjezd od Moldavy na staniční koleje 1 a 2. Na opačném konci je předmětná kolejová spojka zakončena výhybkovými konstrukcemi čísel 3 a 4 v km 148,489. Za pravostrannou konstrukcí číslo 3 pokračuje kolej ke kolejím čísel 1 a 2, na levostrannou konstrukci číslo 4 navazuje kolej vedoucí k staničním kolejím 3 a 5. Pravostrannou výhybkou číslo 5 s bodem staničení v km 148,495 se větví kolej navazující na přímý směr za výhybkou číslo 3, v přímém směru navazuje na výhybku staniční kolej číslo 1 a za odbočnou větví pokračuje kolejová spojka ke koleji číslo 2. Na opačném konci je tato spojka zakončena pravostrannou konstrukcí s číslem 8 se staničním bodem v km 148,559. Ve směru staničení za konstrukcí číslo 8 navazuje staniční kolej číslo 2, v přímé větvi proti směru staničení navazuje na danou výhybku staniční kolej 2a. Výhybková konstrukce číslo 6 je pravostranná a nalézá se ve směru staničení za výhybkou číslo 4. V přímém směru na výhybkovou konstrukci navazuje staniční kolej číslo 3 a do odbočky navazuje na výhybku kusá kolej číslo 5. Pravostrannou výhybkovou konstrukcí číslo 9 situované v bodě v km 148,991 se spojují koleje 1 (z přímé větve) a 3 (z odbočné větve), na tuto výhybku navazuje kusá kolej 1a. Úhly odbočení všech výhybkových konstrukcí jsou 1:9.

Poloha staniční budovy je u sudé skupiny kolejí. Přibližně prostřední část železniční stanice je vedena pravotočivým obloukem o poloměru 200 m a s převýšením 64 mm. Část kusé koleje 1a je vedena levotočivým obloukem o poloměru 250 m a s převýšením 51 mm.



Foto 17: Mostecko-moldavské zhlaví železniční stanice Dubí; pohled ve směru staničení



Foto 18: Nástupiště a staniční budova v železniční stanici Dubí



Foto 19: Pohled proti směru staničení na kusé zhlaví stanice Dubí

**Tabulka 45: Základní údaje železniční stanice Dubí**

|                              |  |                       |               |                  |
|------------------------------|--|-----------------------|---------------|------------------|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje                                       | Užitečná délka koleje | nástupiště    | délka nástupiště |
|                              | 1  | 240 m                 | ano           | 110 m            |
|                              | 1a   | -                     | ne            | -                |
|                              | 2  | -                     | ne            | -                |
|                              | 2a   | -                     | ne            | -                |
|                              | 3  | 274 m                 | ano           | 110 m            |
|                              | 5  | -                     | ne            | -                |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky                                      | staničení             | úhel odbočení | směr odbočení    |
|                              | 1  | km 142,553            | 6°            | vlevo            |
|                              | 2  | km 142,580            | 6°            | vpravo           |
|                              | 3  | km 142,580            | 6°            | oboustranný      |
|                              | 4  | km 142,606            | 6°            | vpravo           |
|                              | 5  | km 142,641            | 6°            | vpravo           |
|                              | 6  | km 142,817            | 6°            | vpravo           |
|                              | 8  | km 142,877            | 6°            | vpravo           |
|                              | 9  | km 142,881            | 6°            | vpravo           |
| umístění staniční budovy     | u liché skupiny kolejí                             |                       |               |                  |
| prvky pro nákladní dopravu   | ano – nakládací rampa boční u liché skupiny kolejí |                       |               |                  |

## 6.6. Železniční stanice Moldava v Krušných horách

V současnosti je železniční stanice Moldava v Krušných horách stanicí koncovou a je tvořena staničními kolejemi označenými čísly 1, 2, 3, 3a, 5a, 5b a 7 (viz. příloha číslo 5.1). Z těchto kolejí jsou dopravní koleje čísel 1 a 3, zbylé koleje jsou manipulační. Všechny manipulační koleje jsou kusé, přičemž na koleje 3a, 5 a 7 není možný přímý vjezd od mosteckého zhlaví této stanice bez nutnosti změny směru jízdy. Dopravní koleje mají délku 517 m, délka koleje číslo 2 činí 190 m, manipulační kolej 3a má délku 106 m, u koleje 3b délka dosahuje hodnoty 186 m. Délky manipulačních kolejí označených čísly 5 a 7 mají hodnotu 96 m a 31 m. Nástupiště jsou opět sypaná, s nástupními hranami z betonových prefabrikátů a jsou situována u dopravních kolejí. Nástupiště u koleje číslo 1 je dlouhé 186 m, délka nástupiště u koleje číslo 3 je 50 m.

Součástí kolejiště železniční stanice Moldava v Krušných horách je osm výhybkových konstrukcí čísel 1, 2, 3, 7, 10, 11, 12 a 15. Konstrukce číslo 1 se staničním bodem v km 157,337 je levostranná a v přímém směru na tuto konstrukci navazuje kolej ke kusým staničním kolejím sudé skupiny. Za odbočnou větví vede kolej k staničním kolejím liché skupiny. Levostrannou konstrukcí číslo 2 s bodem staničení v km 157,417 se tedy

dělí kolej za přímou větví první výhybky na staniční koleje čísel 2 a 4, kolej 2 navazuje na výhybku do odbočné větve a kolej 4 pokračuje za přímou větví konstrukce číslo 2. Výhybka číslo 3 je levostranná, její staniční bod se nachází v km 157,453. Za přímou větví této výhybky pokračuje staniční kolej číslo 1, za odbočnou větví této výhybky začíná kolejová spojka, která umožňuje průjezd na kolej číslo 3. Na opačném konci je tato spojka zakončena levostrannou konstrukcí s číslem 7 se staničním bodem v km 157,563, kde tato spojka ústí do odbočné větve. Do přímé větve výhybky číslo 7 ústí kusá staniční kolej 3a. Za touto výhybkou následuje kolej vedoucí ke konstrukci číslo 11, kde tato kolej ústí do přímé větve této pravostranné konstrukce. Do odbočné větve výhybky číslo 11 ústí matečná kolej od kusých kolejí 5a a 7. Za konstrukcí číslo 11 se staničním bodem km 157,743 pokračuje kolej číslo 3. Staniční kolej 5a odbočuje od zmíněné matečné koleje levostrannou konstrukcí číslo 10 s bodem staničení v km 157,713. Za přímou větví pokračuje staniční kolej číslo 7. Dále za konstrukcí číslo 11 následuje po staniční koleji číslo 3 ve směru staničení levostranná konstrukce číslo 12 s bodem staničení v km 157,782. Na odbočnou větev navazuje kusá kolej 5b, na přímou větev navazuje kolej vedoucí k bývalému německému zhlaví stanice Moldava, kde ústí do odbočné větve pravostranné konstrukce číslo 15. Bod staničení této konstrukce, do jejíž přímé větve je zaústěna kolej číslo 1, se nalézá v km 158,044. Za výhybkovou konstrukcí číslo 15 se nalézá již pouze kusá kolej. Zakončení této koleje ve staničním bodě v km 158,080 na hranicích s Německem je nejzazším bodem tratě číslo 135. Úhly odbočení všech výhybkových konstrukcí jsou 6°.

Hlavní staniční budova je situována u liché skupiny kolejí. Část mosteckého zhlaví je vedena obloukem o poloměru 250 m a s převýšením 24 mm. Součástí tohoto oblouku jsou i přechodnice, obě s délkou 8 m. Část bývalého zhlaví na německou stranu se nalézá v oblouku o poloměru 400 m.





Foto 20: Mostecké zhlaví železniční stanice Moldava v Krušných horách; pohled ve směru staničení



Foto 21: Nástupiště v železniční stanici Moldava v Krušných horách



Foto 22: Dnešní stav nakládací rampy v železniční stanici Moldava v Krušných horách

**Tabulka 46: Základní údaje železniční stanice Moldava v Krušných horách**

|                              |  |                       |               |                  |
|------------------------------|--|-----------------------|---------------|------------------|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje   | Užitečná délka koleje | nástupiště    | délka nástupiště |
|                              | 1  | 517 m                 | ano           | 186 m            |
|                              | 2  | 190 m                 | ne            | -                |
|                              | 3  | 517 m                 | ano           | 50               |
|                              | 3a   | 106 m                 | ne            | -                |
|                              | 4  | -                     | ne            | -                |
|                              | 5a   | 96 m                  | ne            | -                |
|                              | 5b   | 186 m                 | Ne            |                  |
| 7                            | 31 m   | ne                    |               |                  |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky  | staničení             | úhel odbočení | směr odbočení    |
|                              | 1  | km 157,337            | 6°            | vlevo            |
|                              | 2  | km 157,417            | 6°            | vlevo            |
|                              | 3  | km 157,453            | 6°            | vlevo            |
|                              | 7  | km 157,563            | 6°            | vlevo            |
|                              | 10   | km 157,713            | 6°            | vlevo            |
|                              | 11   | km 157,743            | 6°            | vpravo           |
|                              | 12   | km 157,782            | 6°            | vlevo            |
| 15                           | km 158,044   | 6°                    | vpravo        |                  |
| umístění staniční budovy     | u liché skupiny kolejí   |                       |               |                  |
| prvky pro nákladní dopravu   | ano – jedna nakládací rampa boční a jedna kombinovaná u liché skupiny kolejí |                       |               |                  |

## 7. Návrhy rekonstrukce

### 7.1. Širá trať

#### 7.1.1 Analýza směrových prvků na trati za účelem zvýšení rychlosti

Jak bylo popsáno v kapitole o současném stavu trati číslo 135, je příslušná trať vedena členitým terénem četnými oblouky. V současné době je zde nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h v první části úseku po prostor železniční stanice Hrob a od této železniční stanice je nejvyšší rychlost 40 km/h. V určitých lokalitách je rychlost trvale omezena. Byla provedena analýza jednotlivých oblouků z hlediska nejvyšší povolené rychlosti, kterou příslušné oblouky svojí geometrií umožňují – pro účely této diplomové práce postačila analýza oblouků od železniční stanice Osek město. První analyzovaný oblouk je tedy vymezený staničními body km 138,074 až 138,204.

Nejprve byla zjištěna u jednotlivých oblouků nejvyšší rychlost, kterou umožňují svým poloměrem a převýšením při uvažovaném nedostatku převýšení v hodnotě 100 mm.

Poté bylo ověřeno, zda konkrétní oblouk vyhovuje stanovené rychlosti délkami přechodnic, respektive délkou kratší přechodnice v případě oblouku s nesymetrickými přechodnicemi, aby součinitel sklonu vzestupnice byl větší či alespoň roven šestinásobku rychlosti. U jediného složeného oblouku bylo navíc ověřeno, zda vyhoví stanovené rychlosti, jež byla vybrána z části oblouku menšího poloměru, z hlediska náhlé změny nedostatku převýšení. Analýzou jednotlivých oblouků bylo zjištěno, které oblouky je možné pojíždět rychlostí vyšší než jaká je na řešeném úseku dosud provozována aniž by bylo zapotřebí provést jakoukoli úpravu daného oblouku a které nikoli. Nalézají se zde oblouky, které zvýšení rychlosti neumožňují (nebo umožňují zvýšení rychlosti velice nízké). Některé dokonce svým řešením nevyhovují ani současné maximální rychlosti. U těchto oblouků, které omezují zvýšení rychlosti, byla provedena analýza možností úprav, které by umožnily zvýšení rychlosti.

Na úseku tratě číslo 135 od železniční stanice Osek po koncovou železniční stanici Moldava v Krušných horách se nalézají 10 oblouků, z nichž jeden je složený, jež je možné při jejich současné kombinaci poloměru a převýšení pojíždět nejvyšší rychlostí 50, respektive 55 km/h a jeden oblouk, který umožňuje pouze rychlost 40 km/h. Dále byly zaznamenány čtyři další oblouky, které sice svým poloměrem a převýšením vyhovují rychlosti vyšší než 55 km/h, ale již nevyhovují příslušné rychlosti koeficientem sklonu vzestupnice. Z příslušných čtyř oblouků je jeden situován v prostoru železniční stanice Moldava v Krušných horách, kde není předpoklad nutnosti vyšší rychlosti z důvodu potřeby zpomalování či zrychlování vlaků osobní dopravy. V případě dvou dalších oblouků na širé trati (vymezené staničními body km 154,195 – 154,259 a km 155,236 – 155,521) bylo zjištěno, že sice délkami svých přechodnic nevyhovují rychlosti vypočtené na základě znalosti jejich poloměru a převýšení, ale přesto tyto přechodnice umožňují vyšší rychlost než jaká je v přilehlém úseku dosud povolena. Úprava byla navržena tedy pouze u jediného oblouku, jehož přechodnice nevyhověla délkou minimálnímu požadovanému koeficientu vzestupnice. Jedná se o oblouk s nesymetrickými přechodnicemi mezi železniční zastávkou Střelná v Krušných horách a železniční stanicí Dubí vymezený staničními body km 147,024 a km 147,193, jehož jedna přechodnice s délkou 6 m nevyhovuje ani dosavadní rychlosti 40 km/h.

**Tabulka 47: Tabulka oblouků s nevyhovující délkou přechodnice**

| Vymezení oblouku (ZP/KP; ZO/KO)                 | Rychlost, které oblouk svým poloměrem a převýšení vyhovuje | Poznámka   |
|---|--|--|
| km 147,024 – km 147,193<br>r = 385 m; D = 52 mm | 70   | Nevyhovuje ani současné rychlosti 40 km/h, návrh na prodloužení kratší přechodnice |
| km 154,195 – km 154,259<br>r = 420 m; D = 41 mm | 80   | Vyhovuje pro rychlost 75 km/h; dosavadní rychlost 40 km/h                          |
| km 155,236 – km 155,521<br>r = 300 m; D = 43 mm | 70   | Vyhovuje pro rychlost 60 km/h; dosavadní rychlost 40 km/h                          |
| km 157,393 – km 157,455<br>r = 250 m; D = 24 mm | 65   | V prostoru železniční stanice – není nutné zvyšovat rychlost                       |

Oblouků, které je možné při jejich dosavadním poloměru a převýšení pojezdět maximální rychlostí 55 km/h a nižší bylo nalezeno 12. Z těchto dvanácti oblouků jsou tři v prostoru železničních stanic, kde by byl předpoklad nutnosti zastavení či rozjezdů vlaků osobní dopavy, tudíž odpadá potřeba jejich uzpůsobování pro vyšší rychlost. Zbylých devět oblouků se nachází na širé trati. U čtyř z těchto devíti oblouků by pro zvýšení rychlosti z dosavadních 40 km/h na 60 km/h (viz. kapitola 7.1.3) postačila pouhá změna převýšení bez nutnosti změny délky vzestupnice, neboť by zde byla dodržena minimální hodnota koeficientu vzestupnice 6n. U dalších dvou oblouků nalézajících se na širé trati by bylo nutné mimo změny převýšení zvýšit také délku přechodnice a vzestupnice, aby bylo vyhověno alespoň minimální požadované hodnotě koeficientu vzestupnice, přičemž délky přilehlých přímých částí to bez problémů umožňují.

Problémové jsou tři oblouky, které se nalézají ve směru staničení v blízkosti železniční stanice Hrob, z nichž dva oblouky tvoří jeden oblouk složený. Problém spočívá ve skutečnosti, že je zde konec přechodnice druhé části složeného oblouku zároveň začátkem přechodnice následujícího oblouku protisměrného, což znemožňuje úpravy délek přechodnice, které by byly pro případné zvýšení rychlosti potřebné. Případná změna pozice těchto oblouků by také nebyla možná z důvodu přilehlého mostního objektu. Nicméně pro relativně krátkou vzdálenost mezi těmito oblouky a železniční stanicí Hrob, kde by vlaky osobní dopavy zastavovaly, tudíž by i na příslušných obloucích tyto vlaky zrychlovaly či zpomalovaly, odpadá potřeba zvyšovat zde rychlost.

**Tabulka 48: Tabulka oblouků s nevyhovujícím převýšením (1. část)**

| Vymezení oblouku (ZP/KP;<br>ZO/KO)              | Rychlost, které oblouk svým<br>poloměrem a převýšením<br>vyhovuje | Poznámka  |
|---|---|---|
| km 138,074 – km 138,204<br>r = 210 m; D = 50 mm | 50  | V prostoru železniční stanice –<br>není nutné zvyšovat rychlost                             |
| km 142,878 – km 142,996<br>r = 200 m; D = 48 mm | 50  | V prostoru železniční stanice –<br>není nutné zvyšovat rychlost                             |
| km 143,042 – km 143,061<br>r = 200 m; D = 0 mm  | 40  | V prostoru železniční stanice –<br>není nutné zvyšovat rychlost                             |
| km 143,130 – km 143,245<br>r = 240 m; D = 27 mm | 50  | S následujícím obloukem tvoří<br>složený oblouk   |
| km 143,245 – km 143,334<br>r = 300 m; D = 27 mm | 50  | S předchozím obloukem tvoří<br>složený oblouk, inflexní bod<br>s následujícím obloukem      |
| km 143,334 – km 143,430<br>r = 240 m; D = 70 mm | 55  | Inflexní bod s předchozím<br>obloukem   |
| km 144,369 – km 144,500<br>r = 250 m; D = 51 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 145,378 – km 145,653<br>r = 250 m; D = 60 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 145,677 – km 146,074<br>r = 250 m; D = 60 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení a<br>zvětšení délky přechodnice |
| km 146,092 – km 146,639<br>r = 250 m; D = 60 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 147,645 – km 147,760<br>r = 260 m; D = 57 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 150,109 – km 150,486<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 150,565 – km 150,924<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 151,092 – km 151,324<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 151,397 – km 151,728<br>r = 250 m; D = 51 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 151,753 – km 152,522<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 152,549 – km 152,843<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 152,936 – km 153,062<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60<br>km/h nutné zvýšení převýšení                                 |
| km 153,159 – km 153,428<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Část v prostoru železniční<br>zastávky – není nutné zvyšovat<br>rychlost                    |
| km 153,503 – km 153,674<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Část v tunelu, změna převýšení<br>pouze 5 mm  |

**Tabulka 49: Tabulka oblouků s nevyhovujícím převýšením (2. část)**

| Vymezení oblouku (ZP/KP; ZO/KO)                 | Rychlost, které oblouk svým poloměrem a převýšením vyhovuje | Poznámka  |
|---|---|---|
| km 153,723 – km 154,610<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení                              |
| km 154,479 – km 154,610<br>r = 250 m; D = 51 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení, část v tunelu               |
| km 154,849 – km 154,992<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení                              |
| km 155,036 – km 155,129<br>r = 200 m; D = 64 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení a zvětšení délky přechodnice |
| km 155,643 – km 156,210<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení                              |
| km 156,580 – km 157,012<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení                              |
| km 157,078 – km 157,337<br>r = 250 m; D = 65 mm | 55  | Pro zvýšení rychlosti na 60 km/h nutné zvýšení převýšení                              |
| km 157,393 – km 157,455<br>r = 250 m; D = 24 mm | 50  | V prostoru železniční stanice – není nutné zvyšovat rychlost                          |

Další překážkou pro zvýšení traťové rychlosti jsou sklony některých částí tratě, které dosahují hodnot přes 35 ‰, u kterých se při jízdě po spádu dle předpisu V15 s rychlostí vyšší než 55 km/h nepočítá.

### 7.1.2 Rekonstrukce tratě – varianta I

V případě této úspornější varianty by byl kladen důraz zejména na odstranění nutnosti snížení rychlosti v některých úsecích, kterých je na řešené trati celkem 5. Ve dvou případech se jedná o úseky situované v prostorách železničních stanic Osek město a Moldava v Krušných horách, po nichž je možné projíždět rychlostí maximálně 30 km/h. Vliv těchto krátkých úseků v prostorách železničních stanic na celkovou cestovní dobu by byl nepatrný, a to zejména u osobních vlaků, které by zde rychlost 40 km/h z důvodů zastavování a rozježdění nevyužily. Nicméně tyto rychlostní propady by byly odstraněny v rámci navržených rekonstrukcí těchto stanic.

Na širé trati jsou tři dílčí úseky se sníženou rychlostí. V jednom dílčím úseku mezi železniční zastávkou Střelná v Krušných horách a železniční stanicí Dubí je traťová rychlost snížena na hodnotu 30 km/h kvůli dvěma železničním přejezdům, na nichž se trať kříží s lesními cestami. Vyšší rychlosti by mohlo být dosaženo některými opatřeními.

Jedním z těchto opatření by mohlo být lepší zabezpečení těchto přejezdů, které je zde pouze ve formě výstražného kříže. Jiným opatřením by mohlo být po dohodě se správcem příslušných účelových komunikací úplné zrušení těchto přejezdů. Případně by mohlo být zvýšení rychlosti dosaženo určitými kompromisními opatřeními, které by byly akceptovány ze strany SŽDC, správcem daných komunikací a jeho uživateli (například instalací uzamykatelných závor)



**Foto 23: Přejezd v km 144,780, společně s přejezdem v km 145,331 jsou příčinou snížení rychlosti na 30 km/h; pohled ve směru staničení**

V případě zbývajících dvou dílčích úseků s rychlostním propadem, které lze nalézt mezi železničními zastávkami Mikulov v Krušných horách a Mikulov-Nové město, je snížení rychlosti na 10 km/h spojeno se špatným stavem tunelů, jimiž jsou tyto úseky vedeny. Ke zvýšení rychlosti by tedy byla nutná oprava těchto tunelů.

K jediné změně geometrie koleje na širé trati by se v této variantě přistoupilo v případě oblouku s poloměrem 385 m vymezeného staničními body km 147,024 a km 147,193, u něhož problém spočívá v nedostatečné délce jeho kratší přechodnice s hodnotou pouze 6 m. Tento parametr je nevyhovující pro traťovou rychlost 40 km/h, která je zde nyní, proto bylo pro tento oblouk navrženo prodloužení kratší přechodnice z dosavadních 6 m na 13 m, což je hodnota, která při rychlosti 40 km/h vyhovuje požadavku na minimální požadovanou hodnotu součinitele sklonu vzhledem k vstupu. Délka druhé přechodnice by byla zachována, stejně jako poloměr a převýšení. Hodnota odsazení vrcholu by se díky prodloužení přechodnice zvětšila o 7 mm.

### 7.1.3 Rekonstrukce tratě – varianta II

U této varianty by principem rekonstrukce bylo zvýšení traťové rychlosti z dosavadních 50 km/h nebo 40 km/h na 60 km/h, přičemž v prostorech železničních stanic a v přilehlém okolí by byla omezená místa na 40 km/h nebo 50 km/h. K tomuto účelu byly u některých oblouků navrženy úpravy za účelem umožnění jejich pojezdění rychlostí 60 km/h. Příslušné oblouky a rozsah jejich úprav byl vytipován na základě jejich dosavadních parametrů, jako jsou jejich poloměry či převýšení nebo délky přechodnic (viz. kapitola 7.1.1). Z hlediska parametrů nevyhovujících pro rychlost 60 km/h se nejčastěji jedná o převýšení. Ve třech případech je nedostatečným parametrem délka přechodnice.

**Tabulka 50: Tabulka návrhů úprav oblouků pro zvýšení rychlosti na 60 km/h (1. část)**

| Vymezení oblouku (ZP/KP; ZO/KO)                 | Úprava převýšení | Prodloužení přechodnice        | Změna vrcholového odsazení                         |
|---|------------------|--------------------------------|--|
| km 144,369 – km 144,500<br>r = 250 m; D = 51 mm | z 51 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 145,378 – km 145,653<br>r = 250 m; D = 60 mm | z 60 mm na 70 mm | ne                             | ne   |
| km 145,677 – km 146,074<br>r = 250 m; D = 60 mm | z 60 mm na 70 mm | z 24 m na 26 m                 | O necelé 23 mm                                     |
| km 146,092 – km 146,639<br>r = 250 m; D = 60 mm | z 60 mm na 70 mm | ne                             | ne   |
| km 147,024 – km 147,193<br>r = 385 m; D = 52 mm | ne               | z 6 m na 19 m<br>(kratší část) | O necelých 18 mm<br>v místě vrcholu<br>(asymetrie) |
| km 147,645 – km 147,760<br>r = 250 m; D = 57 mm | z 51 na 64 mm    | ne                             | ne   |
| km 150,109 – km 150,486<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 150,565 – km 150,924<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 151,092 – km 151,324<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 151,397 – km 151,728<br>r = 250 m; D = 51 mm | z 51 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 151,753 – km 152,522<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                             | ne   |
| km 152,549 – km 152,843<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                             | ne   |



**Tabulka 51: Tabulka návrhů úprav oblouků pro zvýšení rychlosti na 60 km/h (2. část)**

| Vymezení oblouku<br>(ZP/KP; ZO/KO)              | Úprava převýšení | Prodloužení<br>přechodnice | Změna vrcholového<br>odsazení |
|---|------------------|----------------------------|-------------------------------|
| km 152,936 – km 153,062<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 153,503 – km 153,674<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 153,723 – km 153,950<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 154,479 – km 154,610<br>r = 250 m; D = 51 mm | z 51 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 154,849 – km 154,992<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 155,036 – km 155,129<br>r = 200 m; D = 64 mm | z 64 na 113 mm   | z 26 m na 41 m             | o necelých 212 mm             |
| km 155,643 – km 156,210<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 156,580 – km 157,012<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |
| km 157,078 – km 157,337<br>r = 250 m; D = 65 mm | z 65 na 70 mm    | ne                         | ne                            |



**Foto 24: Oblouk vymezený staničními body km 145,677 a km 146,074, u něhož v rámci úprav na zvýšení rychlostí dojde ke zvětšení vrcholového odsazení o 23 mm; pohled ve směru staničení**



**Foto 25: 6 m dlouhá přechodnice oblouku, vymezeném staničními body km 147,024 a km 147,193, pozadí železniční přejezd; pohled ve směru staničení**



**Foto 26: U oblouku vymezeném staničními body km 155,036 a km 155,129 by důsledkem úprav pro zvýšení rychlosti došlo ke zvětšení vrcholového odsazení o 212 mm; pohled ve směru staničení**

Za účelem zvýšení rychlosti na 60 km/h by nebyly provedeny úpravy u oblouků v prostorách železničních stanic (ty by byly řešeny v rámci rekonstrukcí jednotlivých stanic) a u oblouků, u nichž to není možné z prostorových důvodů. Do druhé skupiny náleží dva oblouky navazující na moldavské zhlaví železniční stanice Hrob, z nichž jeden je složený. U těchto oblouků by nebyly prováděny úpravy za účelem zvýšení rychlosti na 60 km/h, což by však díky blízkosti železniční stanice nemělo přílišný vliv na cestovní dobu osobních vlaků. Parametry těchto oblouků vyhovují pro rychlost 50 km/h, která by na nich byla povolená. V prostorách železničních stanic by byla průjezdná rychlost 40 km/h

Další směrový prvek, který by mohl negativně ovlivnit zvýšení rychlosti je jedna, pouhých 8 m dlouhá přímá část mezi oblouky, která nevyhovuje ani pro současnou rychlost 50 km/h. Namísto této krátké mezipřímé by došlo k prodloužení přilehlých přechodnic, aby vytvořily inflexní bod. U ostatních přímých částí bylo prokázáno, že svoji délkou již vyhovují rychlosti o hodnotě 60 km/h, na níž se zvýšení předpokládá. Bylo provedeno i posouzení délek přímých, které přiléhají k obloukům, u nichž by bylo nutné zvětšení délky přechodnice a z toho plynoucí zvětšení délky velké tečny.

I v rámci této rekonstrukce by došlo k opatřením týkajících se železničních přejezdů a tunelů, které jsou dnes příčinou snižování rychlostí na širé trati.

## 7.2. Návrhy rekonstrukcí železničních stanic

Předmětem rekonstrukce by byly všechny čtyři železniční stanice, které se nalézají na úseku tratě číslo 135 vymezeném od zbytku sítě moldavským zhlavím železniční stanice Louka u Litvínova. Účelem rekonstrukce by bylo zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestujících na předmětné trati a také co nejrozsáhlejší uvedení prvků v daných stanicích do stavu odpovídajícímu požadavkům současných norem. Hlavní princip rekonstrukce každé ze čtyř stanic by spočíval v dosazení poloostrovního nebo vnějšího nástupiště a v případě poloostrovního nástupiště i dosazení centrálního přechodu. S dosazením nástupišť by souvisela i případná úprava kolejiště v příslušné stanici. Ve všech případech rekonstrukce by se jednalo o nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště v prostoru nástupní hrany by činila 75 m – tato hodnota s jistou rezervou pro většinu tří-vozových motorových jednotek používaných německými dopravci (Bombardier Talent, Alstom Coradia LINT, nově PESA Link). U poloostrovních nástupišť

by byl přístup na nástupiště centrálním přechodem, který by byl široký 4 m, čímž by umožňoval současný pohyb cestujících v obou směrech. Od centrálního přechodu s výškou v úrovni temen kolejnic do prostoru s nástupní hranou s 550mm výškou nad temenem kolejnice by vedla šikmá rampa s délkou 7 m zajišťující cestujícím pohodlný přístup v přijatelném sklonu. V případě některých rekonstrukcí by bylo navrženo oboustranné zprůjezdění v současné době kusých staničních kolejí napojením na příslušné zhlaví.

U jednotlivých návrhů na rekonstrukci by byla uplatněna snaha v maximální možné míře respektovat v současné době platné stavební normy.

### 7.2.1 Železniční stanice Osek město

#### **Návrh rekonstrukce železniční stanice Osek město – varianta I**

Hlavním principem této rekonstrukce by bylo dosazení poloostrovního nástupiště mezi staničními kolejemi současných čísel 2 a 3 na místo původní staniční koleje číslo 1, která by byla navržena na zrušení (viz. příloha 2.2). Díky osově vzdálenosti kolejí čísel 2 a 3 s hodnotou 9,50 m by šířka nástupiště činila 6,20 m. U zbylých staničních kolejí by byla v prostoru staniční budovy a nově dosazeného nástupiště jejich poloha ve stávající stopě. Nástupiště by bylo situováno na úrovni staniční budovy, centrální přechod a šikmá rampa by byly situovány vůči nástupišti směrem k moldavskému zhlaví, přičemž centrální přechod by se úrovnově křížil s kolejemi sudé skupiny.

V případě rekonstrukce kolejiště by se návrh týkal úprav obou zhlaví, při kterých by došlo k výměnám konstrukcí výhybek a k posunu jejich poloh, respektive dosazení výhybkových konstrukcí zcela nových pro účely zprůjezdění staničních kolejí ve směru Most – Moldava, u nichž to v současnosti není možné. S výměnami konstrukcí a poloh výhybek by souvisela i změna stop kolejí spojujících tyto výhybky s hlavními částmi staničních kolejí v jejich stávající stopě.

Konstrukce číslo 1 by svým bodem odbočení odpovídala poloze původní výhybky stejného čísla. Jednalo by se o pravostrannou konstrukci soustavy 49 s úhlem odbočení 1:9, oproti předchozím 6°. V přímém směru by na tuto výhybku navazovala 3,642 m dlouhá část ještě v původní stopě, jež by vedla ke staničním kolejím se současným označením čísla 3 a 5. Na odbočnou větev konstrukce číslo 1 by navazovala necelých 16 m dlouhá přímá část se svoji stopou uzpůsobenou úhlu odbočení dané výhybky. Na tuto přímou kolej by ve směru staničení navázala levostranná výhybková konstrukce číslo 2 soustavy 49 se

shodnými parametry, jako výhybka číslo 1. Tato konstrukce by svoji funkcí nahradila stávající konstrukci číslo 2 a jeho bod odbočení by byl situován na průsečíku přímek odbočné větve číslo 1 a stávající stopy koleje číslo 2. Na přímou větev by navazovala necelých 16 m dlouhá přímá kolej, následována levotočivým obloukem ve směru staničení se 190m poloměrem, na který by již navazovala staniční kolej se současným číslem 4 ve stávající stopě. Na odbočnou větev konstrukce číslo 2 by navazovala současná kolej číslo 2 ve stávající stopě. Staniční koleje 2 a 4 by se na opačném konci dělily prostřednictvím levostranné výhybkové konstrukce číslo 4 rovněž s úhlem odbočení 1:9, na kolej číslo 2 by navázala přímá větev této výhybky a na kolej číslo 4 by navazovala odbočná větev, na níž by byla nasměrována obloukem o poloměru 190 m. Výhybka číslo 4 by nahradila stávající výhybku číslo 5 a byla by do stopy koleje číslo dvě umístěna tak, aby vzdálenost mezi jejím začátkem a začátkem navazujícího oblouku byla 8 m.

Začátek výhybkové konstrukce číslo 3, nahrazující dosavadní konstrukci číslo 4, by následovala za přímou větví konstrukce číslo 1 po zmíněné 3,642 m dlouhé přímé části, levotočivém oblouku ve směru staničení umístěného v prostoru dosavadní výhybky číslo 3, a po 8m přímé části koleje. Z prostorových důvodů by tato konstrukce s úhlem odbočení 1:9 byla transformována z pravostranné na oboustrannou (viz. příloha 2.2). Pravostranná větev by vedla ke staniční koleji se současným číslem 3 ve stávající stopě, do níž by pravá větev výhybky byla nasměrována přímou kolejí s délkou okolo 8 m a následným obloukem s poloměrem 190 m. Levostranná větev této výhybky by vedla k současné koleji číslo 5 ve stávající stopě, do níž by tato větev byla nasměrována přímou kolejí dlouhou necelých 40 m a následným pravotočivým obloukem s poloměrem 160 m. Aby byl konec daného oblouku situován ještě před začátkem hrany nákladové rampy u koleje číslo 5, byla u výhybky číslo 3 navržena transformace. Na opačném konci by se tyto koleje spojovaly v jednu kolej prostřednictvím levostranné výhybkové konstrukce číslo 5. Také tato konstrukce by byla s úhlem odbočení 1:9 a svojí funkcí by prakticky nahradila konstrukci číslo 6, avšak v jiné poloze. Vzhledem ke skutečnosti, že moldavské zhlaví je situováno v oblouku, byly by obě koleje na jednotlivé větve nasměrovány pravotočivými oblouky o poloměru 190 m, kolej číslo 3 by zaústěovala do odbočné větve výhybky číslo 5 a kolej se současným označením číslo 5 by se napojovala na přímou větev dané konstrukce.

Zcela nově by byla zřízena pravostranná výhybková konstrukce číslo 6. Také zde byl zvolen uhel odbočení 1:9 a jejím prostřednictvím by se dělila kolej na přímou větev

směřující ke kolejím čísel 2 a 4 a odbočnou větev ke kolejím 3 a 5. Kvůli již zmíněné skutečnosti, že část moldavského zhlaví železniční stanice Osek město se nalézá v oblouku, by přímá větev výhybky číslo 6 byla nasměrována na stávající stopu koleje číslo 2 proti směru staničení levotočivým obloukem o poloměru 300 m. Osm metrů před začátkem tohoto oblouku by se nalézal začátek již zmiňované konstrukce číslo 4. Od odbočné větve výhybky číslo 6 by byla odvozena poloha konstrukce číslo 5, jejíž začátek by na zmíněnou odbočnou větev navazoval po 8 m přímé koleje.

Z důvodu zrušení staniční koleje číslo 1 by jako nepotřebné byly zrušeny i dosavadní výhybky čísel 3 a 7. Napojením staničních kolejí s dosavadním označením čísla 3 a 5 na moldavské zhlaví by došlo k zániku kusé koleje 3a.

V případě staničních kolejí sudé skupiny by označení zůstalo zachováno, u kolejí liché skupiny by se změnilo označení koleje číslo 3 na číslo 1 a kolej číslo 3 by byla přeznačena na číslo 5 (viz. příloha 2.2).

**Tabulka 52: Údaje železniční stanice Osek město po navržené rekonstrukci – varianta I**

|                              |               |                |   |
|------------------------------|---------------|----------------|---|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | poznámka  |
|                              | 1             | 316 m          | původní staniční kolej číslo 3<br>nástupní hrana vpravo od koleje |
|                              | 2             | 145 m          | nástupní hrana vlevo od koleje                                    |
|                              | 3             | 320 m          | původní staniční kolej číslo 5<br>boční rampa vlevo od koleje     |
|                              | 4             | 146 m          |   |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení   |
|                              | 1             | 1:9            | vpravo  |
|                              | 2             | 1:9            | vlevo   |
|                              | 3             | 1:9            | oboustranný   |
|                              | 4             | 1:9            | vlevo   |
|                              | 5             | 1:9            | vlevo   |
|                              | 6             | 1:9            | vpravo  |



## Návrh rekonstrukce železniční stanice Osek město – varianta II

V případě této varianty návrhu rekonstrukce by bylo dosazeno poloostrovní nástupiště do prostoru polohy koleje číslo 2 (navržené na zrušení) mezi staniční koleje se současným označením čísly 1 a 3. Šířka nástupiště by mezi nástupními hranami měla hodnotu 6,20 m. Přístup na nástupiště umístěného na úrovni staniční budovy by byl možný centrálním úroňovým přechodem a šikmou rampou, jejichž poloha by vůči nástupišti byla směrem k mosteckému zhlaví. Z prostorových důvodů by došlo k posunu současné koleje číslo 3 blíže ke koleji číslo 5 (viz. příloha 2.4), ostatní koleje by byly v prostoru staniční budovy a nově dosazeného nástupiště zachovány ve stávajících polohách. Výraznější změny by se dotkly obou zhlaví.

V případě staničních kolejí čísel 3 a 5 by v důsledku úpravy i moldavského zhlaví došlo k možnosti průjezdu bez nutnosti změny směru.

Pravostranná výhybka číslo 1 na mosteckém zhlaví by byla umístěná na shodném místě, jako dosavadní výhybka číslo 1. Na přímou větev této konstrukce s úhlem odbočení 1:9 by navazovala kolej vedoucí ke kolejím liché skupiny, na odbočnou větev by navazovala kolej se současným označením číslo 4, do jejíž dosavadní osy by byla nasměrována levotočivým obloukem o poloměru 190 m. Na opačném konci by tato kolej byla zakončena zaústěním do odbočné větve levostranné výhybkové konstrukce číslo 5, u které byl z prostorových důvodů zvolen úhel odbočení 1:7,5 (viz příloha 2.4). Do přímé větve této výhybky by byla zaústěna současná kolej číslo 1. V prostoru mosteckého zhlaví by tato kolej byla vymezena výhybkovou konstrukcí číslo 2, na jehož přímou větev by navázala. Tato levostranná konstrukce by byla umístěna tak, aby se její začátek nalézal 3,642 m za koncem přímé větve výhybky číslo 1. Na odbočnou větev výhybky číslo 2 by navazovala kolej vedoucí ke konstrukci číslo 3, jejíž začátek by se nalézal 8 m od konce odbočné větve konstrukce číslo 2. Jednalo by se o oboustrannou konstrukci s úhlem odbočení 1:9, přičemž na větev směřující vpravo by navázala nově položená kolej číslo 2, která by nahrazovala současnou kolej číslo 3 navrženou na zrušení. Do směru rovnoběžného s ostatními staničními kolejemi by byla kolej číslo 2 nasměrována pravotočivým obloukem o poloměru 190 m. Na levou větev výhybky číslo 3 by navazovala kolej se současným označením číslo 5, k jejímuž nasměrování od příslušné větve výhybky do původní osy by došlo pomocí pravotočivého oblouku se 190m poloměrem. Obě tyto

staniční koleje by byly na opačném konci zakončeny výhybkovou konstrukcí číslo 4. Do přímé větve této pravostranné konstrukce by ústila nově položená kolej, označena číslem 2. Do odbočné větve by byla zaústěna stávající kolej číslo 5, tomuto zaústění by předcházel pravotočivý oblouk s poloměrem 190 m.

Konstrukce čísel 4 a 5 by byly situovány tak, aby se jejich začátky nalézaly 8 m před začátky oblouků ve směru staničení (viz. příloha 2.4). Oba oblouky by byly pravotočivé o poloměru 190 m a jejich účelem by bylo nasměrování kolejí od zmíněných konstrukcí k větvím konstrukce číslo 6. Konstrukce číslo 6 by byla z prostorových důvodů oboustranná s úhlem odbočení 1:9. Do levé větve konstrukce číslo 6 by ústila kolej od konstrukce číslo 5 a do pravé větve by ústila kolej od konstrukce číslo 4.

Z důvodu vložení nástupiště by došlo zcela ke zrušení dosavadní koleje číslo 2 a jako v případě varianty I, i zde by důsledkem napojení obou staničních kolejí nejbližších od staniční budovy na moldavské zhlaví bylo zrušení kusé koleje označené 3a. Jako nepotřebná by byla bez náhrady zrušena původní výhybková konstrukce číslo 2.

V této variantě by zůstalo zachováno číslování kolejí liché skupiny, dosavadní kolej sudé skupiny s číslem 4 by byla přeznačena na číslo 2.

**Tabulka 53: Údaje železniční stanice Osek město po navržené rekonstrukci – varianta II**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka   |
|------------------------------|---------------|----------------|--|
|                              | 1             | 184 m          | nástupní hrana vpravo od koleje                                  |
|                              | 2             | 143 m          | původní staniční kolej číslo 4<br>nástupní hrana vlevo od koleje |
|                              | 3             | 139 m          | kolej nová   |
|                              | 4             | 139 m          | boční rampa vlevo od koleje                                      |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení  |
|                              | 1             | 1:9            | vpravo   |
|                              | 2             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 3             | 1:9            | oboustranný  |
|                              | 4             | 1:9            | vpravo   |
|                              | 5             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 6             | 1:9            | vpravo   |



## 7.2.2 Železniční stanice Hrob

### Návrh rekonstrukce železniční stanice Hrob – varianta I

Hlavním podstatou této varianty rekonstrukce železniční stanice Hrob by bylo dosazení poloostrovního nástupiště na místo dosavadní koleje číslo 5 s nástupními hranami u dosavadních kolejí čísel 3 a 7, jejichž osová vzdálenost by umožnila dosáhnout šířky nástupiště v hodnotě 6,20 m (viz. příloha 3.2). Nástupiště by bylo umístěno do prostoru před staniční budovou, centrální úroňový přechod a šikmá rampa by byly vůči nástupišti situovány směrem k mosteckému zhlaví a přechod by se úroňově křížil s dosavadními kolejemi 7 a 9.

V případě staničního kolejiště by v této variantě byly provedeny úpravy na obou zhlavích, v prostoru nástupiště a staniční budovy by koleje zůstaly zachovány v dosavadních stopách. Výjimkou by byla kolej číslo 5, jež by ustoupila nově dosazenému nástupišti.

Mostecké zhlaví by začalo výhybkovou levostrannou konstrukcí číslo 1 umístěné tak, aby se bod odbočení shodoval s bodem odbočení dosavadní výhybky číslo 1. Úhel odbočení této konstrukce by byl 1:7,5, na přímou větev by navazovala kolej ke konstrukci číslo 2, na odbočnou větev by navazovala kolej, která by vedla do větší části dosavadních kolejí liché skupiny (s výjimkou koleje číslo 1). Výhybková konstrukce číslo 2 by byla rovněž umístěná tak, aby byl bod odbočení na shodném místě, jako u dosavadní konstrukce číslo 2. Tato konstrukce by byla pravostranná s úhlem odbočení 1:7,5. Na přímou větev by navázala kolej číslo 1 v její dosavadní stopě, na odbočnou větev by navazovala kolej číslo 2, která by byla od zmíněné odbočné větve do její dosavadní stopy nasměrována obloukem o poloměru 190 m. Obě koleje by byly na opačném konci zakončeny levostrannou výhybkou číslo 6 s úhlem odbočení 1:7,5. Kolej číslo 1 by byla zaústěna do přímé větve konstrukce číslo 6, a kolej číslo 2 by zaústila do její odbočné větve, na jejíž osu by byla z její dosavadní osy nasměrována obloukem s poloměrem 190 m. Konstrukce číslo 6 by byla umístěna do osy staniční koleje číslo 1 tak, aby vzdálenost mezi začátkem této konstrukce a koncem odbočné větve konstrukce číslo 8 činila 8 m. Za odbočnou větví konstrukce číslo 1 by se nalézala pravostranná konstrukce číslo 3 s úhlem odbočení 1:7,5. Za její přímou větví by navazovala kolej vedoucí ke konstrukci číslo 4, na odbočnou větev by bezprostředně navázala kolej číslo 3 ve své původní stopě. Na opačném konci by byla

tato kolej zakončena zaústěním do přímé větve levostranné výhybkové konstrukce číslo 8, čemuž by předcházela pravotočivý oblouk o poloměru 200 m. V případě pravostranné konstrukce číslo 4 by na přímou větev navazovala staniční kolej číslo 9, která by byla nasměrována od přímé větve výhybky do její dosavadní stopy pravotočivým obloukem, u něhož by z prostorových důvodů bylo užito poloměru 170 m. Kusé zakončení této koleje by zůstalo zachováno. Na odbočnou větev této konstrukce by navázala dosavadní staniční kolej číslo 7 v její dosavadní stopě. Na opačném konci by byla tato kolej zakončena zaústěním do začátku výhybkové konstrukce číslo 5. Na přímou větev této konstrukce s úhlem odbočení 1:7,5 by dále ve směru staničení navazovaly dosavadní výhybka číslo 7 a koleje s označeními 7a a 7b, které by byly zachovány v jejich dosavadní poloze včetně částí uvnitř výtopny. Od konstrukce číslo 7 by se odvíjela poloha konstrukce číslo 5, která by byla vložena do původní osy koleje číslo 7 tak, aby konec přímé větve konstrukce číslo 5 byl od výměňkové konstrukce číslo 7 vzdálen 3,642 m. Na odbočnou větev by navazovala kolej, jež by na opačném konci byla zaústěna do přímé větve levostranné konstrukce číslo 9 s úhlem odbočení 1:9. Mezi odbočnou větví konstrukce číslo 5 a přímou větví konstrukce číslo 9, jež by byla vložena do osy koleje navazující na širou trať tak, že by bod odbočení byl situován na shodném místě jako bod odbočení předchozí výhybky, by se nalézal pravotočivý oblouk o poloměru 200 m. Do odbočné větve by byla zaústěna kolej od výhybky číslo 8, přičemž zaústění do příslušné větve by předcházela pravotočivý oblouk s 200m poloměrem.

K úplnému zrušení by došlo v případě dosavadní koleje číslo 5, a v důsledku toho i dosavadních výhybek čísel 4 a 8.

Označení kolejí čísel 1, 2 a 3 by bylo zachováno, u kolejí původních čísel 7 a 9 by došlo k přeznačení na čísla 5 a 7.

**Tabulka 54: Údaje železniční stanice Hrob po navržené rekonstrukci – varianta I**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka  |
|------------------------------|---------------|----------------|---|
|                              | 1             | 207 m          |   |
|                              | 2             | 207 m          |   |
|                              | 3             | 235 m          | nástupní hrana vlevo od koleje                                    |
|                              | 5             | 155 m          | původní staniční kolej číslo 7<br>nástupní hrana vpravo od koleje |
|                              | 5a            | -              | kolej bez předpokládaného využití<br>zachována jako část výtopny  |
|                              | 5b            | -              | kolej bez předpokládaného využití<br>zachována jako část výtopny  |
|                              | 7             | 170 m          | původní staniční kolej číslo 9<br>boční rampa vlevo od koleje     |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení   |
|                              | 1             | 1:7,5          | vlevo   |
|                              | 2             | 1:7,5          | vpravo  |
|                              | 3             | 1:7,5          | vpravo  |
|                              | 4             | 1:7,5          | vpravo  |
|                              | 5             | 1:7,5          | vpravo  |
|                              | 6             | 1:7,5          | vlevo   |
|                              | 7             | 6°             | vlevo; původní konstrukce č. 8                                    |
|                              | 8             | 1:7,5          | vlevo   |
|                              | 9             | 1:9            | vlevo   |

### **Návrh rekonstrukce železniční stanice Hrob – varianta II**

Principem této rekonstrukce by bylo dosazení bočního nástupiště tak, že by jeho nástupní hrana byla situována před staniční budovou u koleje se současným označením číslo 5, čemuž by musela ustoupit kolej, která je nyní označená číslem 7. Příchod na nástupiště by byl umístěn vzhledem k nástupišti rovněž směrem k mosteckému zhlaví. Protože je v této variantě navrženo i snesení dosavadní koleje číslo 9, byla by tak vyloučena nutnost úrovnového křížení přechodu na nástupiště s kolejemi (viz příloha 3.4).

První výhybkovou konstrukcí mosteckého zhlaví by byla levostranná výhybka číslo 1 s úhlem odbočení 1:9, jejíž bod odbočení by se shodoval s bodem odbočení dosavadní

výhybky. Na přímou větev by v původní stopě navazovala kolej číslo 1, která by byla zakončena zaústěním do přímé větve pravostranné výhybky číslo 4 s úhlem odbočení 1:9, čemuž by předcházel levotočivý oblouk s poloměrem 190 m. Za odbočnou větví výhybky číslo 1 by následovala pravostranná výhybka číslo 2 s úhlem odbočení 1:9. Na její odbočnou větev by navazovala nynější kolej číslo 3 v její původní stopě, která by na opačné straně byla vymezena odbočnou větví výhybky číslo 3. Na přímou větev výhybky číslo 2 by navazovala staniční kolej číslo 5, která by byla nasměrována do její původní osy pravotočivým obloukem o poloměru 190 m. Kolej číslo 5 by byla zaústěna do přímé větve levostranné výhybkové konstrukce číslo 4 s úhlem odbočení 1:9. Do odbočné větve zmíněné výhybky by zaústila kolej od výhybky číslo 3. Výhybka číslo 4 by byla vložena do osy současné koleje číslo 5 tak, aby byl její začátek od začátku následujícího oblouku vzdálen 7,5 m. Zmíněný oblouk by byl pravotočivý s poloměrem 200 m a jeho účelem by bylo spojení koleje číslo 5 v původní ose s osou koleje směrově shodnou s dosavadní kolejí směřující na širou trať ve směru na Dubí.

V rámci této rekonstrukce je navrženo zrušení současných staničních kolejí čísel 2, 7 a 9. Došlo by rovněž ke zrušení výhybek čísel 2, 4, 5, 6, 7, 8 a 11. Označení zbylých kolejí by se shodovalo s dosavadním označením.

**Tabulka 55: Údaje železniční stanice Hrob po navržené rekonstrukci – varianta II**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka                       |
|------------------------------|---------------|----------------|--------------------------------|
|                              | 1             | 184 m          |                                |
|                              | 3             | 141 m          |                                |
|                              | 5             | 184 m          | nástupní hrana vlevo od koleje |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení                  |
|                              | 1             | 1:9            | vlevo                          |
|                              | 2             | 1:9            | vpravo                         |
|                              | 3             | 1:9            | vpravo                         |
|                              | 4             | 1:9            | vlevo                          |

### 7.2.3 Železniční stanice Dubí

#### **Návrh rekonstrukce železniční stanice Dubí – varianta I**

Hlavním principem tohoto návrhu rekonstrukce by bylo dosazení poloostrovního nástupiště do prostoru před staniční budovou tak, aby jeho nástupní hrany přiléhaly k dosavadním staničním kolejím čísel 1 a 5, přičemž prostor pro dané nástupiště by byl získán snesením staniční koleje číslo 3. Přístup na nástupiště by byl centrálním úrovnovým přechodem a šikmou rampou, které by byly vzhledem k nástupišti situovány směrem ke kusému zakončení. Centrální úrovnový přechod by se křížil se staničními kolejemi čísel 1 a 2. Šířka nástupiště by díky osovým vzdálenostem kolejí 1 a 5 dosahovala šíře 6,2 m.

V případě staničních kolejí by došlo k úpravám na společném mostecko-moldavském zhlaví a v souvislosti se snesením staniční koleje číslo 3 by došlo k napojení koleje číslo 2 na kusé zhlaví stanice Dubí pro potřeby zachování možnosti manipulace. Společné mostecko-moldavské zhlaví by bylo započato pravostrannou konstrukcí číslo 1 s úhlem odbočení 1:9. Tato výhybka by byla vložena do osy přímé koleje navazující na širou trať ze směru od Moldavy. Na přímou větev této konstrukce by navazovala kolej směřující k nové výhybkové konstrukci číslo 5 a následně k současné staniční koleji číslo 5. Na odbočnou větev výhybky číslo 1 by navazovala kolejová spojka, umožňující průjezd od Moldavy ke kolejím čísel 1 a 2. Na opačném konci by tato kolejová spojka byla zakončena zaústěním do odbočné větve pravostranné výhybkové konstrukce číslo 2 s odbočným úhlem 1:9. Do přímé větve této výhybky by zaústila přímá kolej v dosavadní ose navazující na širou trať ze směru od Mostu. Výhybková konstrukce číslo 3 by byla levostranná a byla by umístěna do původní osy části přímé koleje mezi širou tratí a staniční koleje číslo 1 tak, aby byl začátek výhybky číslo 3 ve vzdálenosti 5 m od začátku výhybky číslo 2, jejíž poloha je vůči konstrukci číslo 3 symetrická. Přímá větev konstrukce číslo 3 by vedla k staničním kolejím čísel 1 a 2. Odbočná větev této výhybky by umožňovala průjezd ze směru od Mostu do staniční koleje číslo 5. Výhybka číslo 4 následuje za přímou větví výhybky číslo 3 a je vložena do osy přímé koleje tak, aby vzdálenost mezi začátkem její výměňkové části a koncem přímé větve výhybky číslo 3 byla 3,642 m. Jednalo by se o konstrukci pravostrannou a její úhel odbočení by byl 1:9. Na přímou větev této konstrukce by navázala dosavadní stopa staniční koleje číslo 1, na odbočnou větev této výhybky by navazovala kolejová spojka k staniční koleji číslo 2, respektive 2a, a byla by zaústěna do

odbočné větve konstrukce číslo 6. Výhybka číslo 5 by byla pravostranná s úhlem odbočení 1:9. Do její přímé větve by byla zaústěna kolej vedoucí od výhybkové konstrukce číslo 1, do přímé větve této konstrukce by ústila spojka od výhybky číslo 3. Na začátek konstrukce číslo 5 by navazovala kolej číslo 5, jejíž součástí by byl pravotočivý oblouk o poloměru 190 m, který by se nalézal mezi přímou kolejí navazující na výměňkovou část výhybky číslo 5 a přímou částí původní stopy koleje číslo 5, jejíž kusé zakončení by zůstalo zachováno v dosavadní podobě. Výhybková konstrukce číslo 6 by byla pravostranná s odbočným úhlem 1:9 a byla by vložena do osy kolej číslo 2a tak, aby mohla do její odbočné větve zaústit kolejová spojka od výhybky číslo 4 (viz. příloha 4.2). Do přímé větve této konstrukce by byla zaústěna kusá kolej 2a, jejíž kusé zakončení by zůstalo zachováno. Konstrukce čísel 1 – 6 by byly do prostoru zhlaví situovány tak, aby byl v kolejišti před staniční budovou dostatek prostoru pro nově navržené nástupiště.

Staniční koleje 1 a 2 by byly na opačném konci oproti mostecko-moldavskému zhlaví zaústěny do větví výhybky číslo 7. Tato levostranná konstrukce, s úhlem odbočení 1:9 by byla vložena do původní přímé části koleje číslo 1 za pravostranným obloukem, který by byl v případě této koleje rovněž původní. Kolej číslo jedna by tedy byla zaústěna do přímé větve této výhybky, do větve odbočné by ústila staniční kolej číslo 2. Kolej číslo 2 by byla z původní stopy v prostoru staniční budovy na příslušnou větev nasměrována obloukem o poloměru 200 m. Za konstrukcí číslo 7 by pokračovala kolej 1a v její dosavadní stopě, a kusé zakončení této koleje by se shodovalo s dosavadním stavem (viz. příloha 4.2).

S vložení poloostrovního nástupiště by souviselo zrušení koleje číslo 3, čímž by se staly nepotřebnými dosavadní výhybkové konstrukce čísel 6 a 9. Spojky mezi výhybkami čísel 1, 2 a 3, 4 by nahradily dosavadní dvojitou kolejovou spojku.

Změny číselného označení by se v této variantě rekonstrukce týkaly pouze dosavadní staniční koleje číslo 5, která by byla nově označena číslem 3 (viz. příloha 4.2).

**Tabulka 56: Údaje železniční stanice Dubí po navržené rekonstrukci – varianta I**

|                              |               |                |                                 |
|------------------------------|---------------|----------------|---------------------------------|
| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka                        |
|                              | 1             | 188 m          | nástupní hrana vpravo od koleje |
|                              | 1a            | 191 m          |                                 |
|                              | 2             | 167 m          | Nástupní hrana vlevo od koleje  |
|                              | 2a            | 77 m           |                                 |
|                              | 3             | 195 m          |                                 |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení                   |
|                              | 1             | 1:9            | vpravo                          |
|                              | 2             | 1:9            | vpravo                          |
|                              | 3             | 1:9            | vlevo                           |
|                              | 4             | 1:9            | vpravo                          |
|                              | 5             | 1:9            | vpravo                          |
|                              | 6             | 1:9            | vpravo                          |
|                              | 7             | 1:9            | vpravo                          |

### **Návrh rekonstrukce železniční stanice Dubí – varianta II**

V tomto případě by hlavní princip rekonstrukce spočíval v dosazení poloostrovního nástupiště na úroveň staniční budovy tak, aby její nástupní hrany umožňovaly nástup do vlaků stojících na dosavadních kolejích čísel 2 a 3, k čemuž by bylo potřeba snesení dosavadní staniční koleje číslo 1. Jako ve variantě I. návrhu rekonstrukce, i v tomto případě by byly centrální úrovňový přechod a šikmá rampa umístěny směrem od mostecko-moldavského zhlaví. Nástupiště by díky osovým vzdálenostem staničních kolejí bylo široké 6,20 m.

V této variantě rekonstrukce by došlo k úpravám kolejí v prostoru mosteckého a moldavského zhlaví a na opačné straně by byla dosavadní kolej číslo 2 napojena do kusé koleje 1a, aby zde byla zachována možnost případné manipulace (viz. příloha 4.4). Začátek zhlaví v této variantě by se nalézal na koleji navazující na širou trať ze směru od Mostu, do jejíž osy by byla vložena výhybka číslo 1. Úhel odbočení této levostranné konstrukce by měl hodnotu 1:9. Přímá větev této konstrukce by směřovala do staniční koleje nyní nesoucí

označení číslo 2. Na odbočnou větev by navazovala kolejová spojka, která by umožňovala přímý průjezd ze směru od Mostu do koleje číslo 3. Na opačném konci by tato spojka ústila do odbočné větve levostranné výhybky číslo 2. Úhel odbočení této výhybky by byl 1:9, a do její přímé větve by v původní stopě ústila kolej na širé trati ze směru od Moldavy. Za výhybkou číslo 2 by následovala výhybka číslo 3, která by byla vložena do přímé osy koleje od Moldavy tak, aby začátky zmíněných dvou výhybek se vzájemně symetrickou polohou byly od sebe vzdáleny 5 m (viz. příloha 4.4). Na přímou větev pravostranné konstrukce číslo 3 mající úhel odbočení 1:9 by navazovala staniční kolej číslo 3, která by byla zachována v její dosavadní stopě. Na odbočnou větev této konstrukce by navazovala kolej umožňující průjezd od Moldavy do staniční koleje se současným označením číslem 2. Na opačné straně by tato kolej byla vymezena přímou větví levostranné výhybky číslo 4, u které by bylo užito úhlu odbočení 1:9. Do její odbočné větve by ústila v původní stopě kolej od výhybky číslo 1. Za výhybkou číslo 4 by kolej zaústila do odbočné větve pravostranné výhybky číslo 5, která by byla vložena do osy staniční koleje číslo 2 a u které by úhel odbočení činil 1:9. Do přímé větve této výhybky by tedy byla zaústěná kolej 2a v původní stopě, jejíž kusé zakončení by bylo ponecháno na původním místě (viz. příloha 4.4). Ve směru k staniční budově by od konstrukce číslo 5 pokračovala staniční kolej s dosavadním označením číslem 2.

Ve směru ke kusým kolejím od nástupiště a staniční budovy by došlo pouze k napojení koleje číslo 2 ke koleji 1a tak, že by byl z původní osy koleje číslo 2 vyveden pravotočivý oblouk o poloměru 200 m, jež by na opačném konci ústil do části koleje číslo 1. Od místa tohoto zaústění dále ke kusému zakončení by bylo kolejiště ponecháno v dosavadním stavu (viz. příloha 4.4).

V rámci úprav by došlo i ke zrušení staničních kolejí čísel 1 a 5, dále by jako nepotřebné byly bez náhrady zrušeny původní výhybky 5 a 6. Snesena by byla i dvojitá kolejová spojka, kterou by nahradily spojky vymezené výhybkami čísel 1, 2 a 3, 4.

U původní koleje číslo 2 by došlo k přeznačení na číslo 1, kolej, dosud označena 2a, by byla přeznačena na 1a a u původní koleje 1a by došlo k přeznačení na 1b (viz. příloha 4.4).



**Tabulka 57: Údaje železniční stanice Dubí po navržené rekonstrukci – varianta II**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka   |
|------------------------------|---------------|----------------|--|
|                              | 1             | 208 m          | původní staniční kolej číslo 2<br>nástupní hrana vlevo od koleje |
|                              | 1a            | 91 m           | původní staniční kolej číslo 2a                                  |
|                              | 1b            | 159 m          | původní staniční kolej číslo 1a                                  |
|                              | 3             | 273 m          | nástupní hrana vpravo od koleje                                  |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení  |
|                              | 1             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 2             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 3             | 1:9            | vpravo   |
|                              | 4             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 5             | 1:9            | vpravo   |
|                              | 6             | 1:9            | vpravo, původní konstrukce č. 9                                  |

#### 7.2.4 Železniční stanice Moldava v Krušných horách

##### **Návrh rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách – varianta I**

V případě této varianty rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách by bylo navrženo dosazení poloostrovního nástupiště tak, aby poloha daného nástupiště byla na úrovni staniční budovy s centrálním přechodem situovaným vůči nástupišti a staniční budově směrem k německému zhlaví. Pravá nástupní hrana tohoto nástupiště by byla umístěná u z části vytrhané staniční koleje číslo 2, u níž by došlo k obnovení v původní stopě. Z důvodu tohoto umístění nástupiště by bylo nutné posunutí koleje se současným číslem 1 z její dosavadní osy blíže ke staniční budově (z části či v celé délce) tak, aby mohla být uplatněna šířka poloostrovního nástupiště s hodnotou 6,20 m, uplatněnou při návrhu poloostrovních nástupišť v ostatních stanicích (viz. příloha 5.2). U centrálního přechodu by docházelo k úrovněmu křížení se zmíněnou staniční kolejí číslo 1 a s kolejí číslo 3.

V rámci této varianty rekonstrukce by byly navrženy změny na mosteckém zhlaví, na německém zhlaví a v prostoru nově navrženého nástupiště v případě staniční koleje

s číslem 1. U staniční koleje číslo 2 by došlo k jejímu opětovnému zprůjezdění k německému zhlaví.

Na kolej na širé trati by navazovala oblouková levostranná výhybka číslo 1 úhlem odbočení 1:9, jejíž začátek by se shodoval se začátkem původní výhybky číslo 1. Pravá větev této konstrukce by vedla k současné koleji číslo 2, do jejíž původní stopy by byla od příslušné větve nasměrována levotočivým obloukem s poloměrem 200 m (viz. příloha 5.2). U německého zhlaví by tato kolej byla zaústěna do odbočné větve levostranné výhybky s úhlem odbočení 1:9 číslo 7. Do odbočné větve výhybky číslo 7 by byla kolej číslo 2 z původní stopy nasměrována prostřednictvím dvou protisměrných oblouků (první je ve směru staničení pravotočivý) o poloměru 300 m – užití dvou protisměrných oblouků by umožnilo zanechat kolej číslo 2 co nejdelší její částí v původní stopě, což je důležité kvůli jejímu vedení podél nástupní hrany poloostrovního nástupiště. Za levou větví výhybkové konstrukce číslo 1 by vedla kolej k dnešní liché skupině staničních kolejí, která by byla od dané větve do původní stopy staniční koleje číslo 1 nasměrována prostřednictvím levotočivého oblouku s poloměrem 200 m. Výhybková konstrukce číslo 2 s úhlem odbočení 1:9 by byla situována v původní stopě koleje s dosavadním číslem 1 tak, že by byl její začátek situován 10 m od konce oblouku (viz. příloha 5.2). Za přímou větví výhybkové konstrukce číslo 2 by pokračovala staniční kolej číslo 1, na odbočnou větev by navazovala spojovací kolej ke staniční koleji číslo 3. U koleje číslo 1 by bylo navrženo v prostoru staniční budovy a předpokládaného nástupiště posunutí z původní osy prostřednictvím dvou protisměrných oblouků o poloměru 250 m směrem ke staniční budově (viz. příloha 5.2). V posunuté poloze by daná kolej setrvala v délce 92 m, pak by byla obdobným způsobem posunuta do původní stopy. Poté by tato kolej pokračovala v původní stopě k výhybkové konstrukci číslo 6, kde by byla zaústěna do její přímé větve. Konstrukce číslo 6 by byla původní pravostranná konstrukce číslo 15 s úhlem odbočení 6°.

Levostranná konstrukce číslo 3 s úhlem odbočení 1:9 by byla situována v původní stopě koleje číslo 3 tak, aby její odbočná větev navazovala na spojovací kolej od výhybky číslo 2. Do přímé větve této konstrukce by byla zaústěna kusá kolej 3a, která by byla od této výhybky zanechána v původním stavu. Na opačnou stranu by od této výhybky pokračovala kolej číslo 3, která by byla zachována v původní stopě až ke zmíněné výhybkové konstrukci číslo 7. Stejně by byly zachovány i koleje 5a a 7 (viz. příloha 5.2).

Zcela zrušeny by byly kolej 5b s výhybkou číslo 12 a kolej číslo 4 s dosavadní výhybkovou konstrukcí číslo 2.

V souvislosti se změnou uspořádání staničních kolejí a výhybkových konstrukcí na obou zhlavích by došlo i ke změně číslování staničních kolejí tak, že kolej s dosavadním číslem 2 by byla změněna na číslo 1. Ostatní koleje ve směru staniční budovy by byly číslovány vzestupně lichými čísly až do čísla 9. Číselné označení by bylo změněno i u výhybkových konstrukcí, u kterých by byla zachována jejich dosavadní konstrukce. Jednalo by se o výhybky čísel 10 a 11, jejichž označení by bylo změněno na čísla 4 a 5.

**Tabulka 58: Údaje železniční stanice Moldava v Krušných horách po navržené rekonstrukci – varianta I**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje  | užitečná délka | Poznámka   |
|------------------------------|---------------|----------------|--|
|                              | 1             | 647 m          | původní staniční kolej číslo 2<br>nástupní hrana vlevo od koleje             |
|                              | 3             | 487 m          | původní staniční kolej číslo 1<br>nástupní hrana vpravo od koleje            |
|                              | 5             | 249 m          | původní staniční kolej číslo 3   |
|                              | 5a            | 75 m           | původní staniční kolej číslo 3a<br>boční rampa vlevo od koleje               |
|                              | 7             | 169 m          | původní staniční kolej číslo 5<br>boční rampa a složiště vpravo od<br>koleje |
|                              | 9             | 30 m           | původní staniční kolej číslo 7<br>čelní rampa                                |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení  |
|                              | 1             | 1:9            | oboustranný  |
|                              | 2             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 3             | 1:9            | vlevo  |
|                              | 4             | 6°             | vlevo; původní konstrukce č. 10  |
|                              | 5             | 6°             | vpravo; původní konstrukce č. 11   |
|                              | 6             | 6°             | vpravo; původní konstrukce č. 15   |
|                              | 7             | 1:9            | vlevo  |

## **Návrh rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách – varianta II**

V případě této varianty rekonstrukce by došlo k dosazení poloostrovního nástupiště shodných parametrů do stejné polohy, jako u varianty návrhu I. Rozdíl oproti předchozí variantě by byl pouze v uspořádání staničních kolejí.

V případě staničních kolejí by se návrh úprav týkal obou zhlaví. Dále by se týkal dosavadní staniční koleje číslo 1, jejíž osa by byla posunuta blíže ke staniční budově v celé její délce nikoli pouze v prostoru nově dosazeného poloostrovního nástupiště. Opět by došlo k prodloužení dosavadní koleje číslo 2 a jejímu zaústění do německého zhlaví.

V dané variantě by došlo k výraznému posunutí začátku mosteckého zhlaví, neboť první výhybková konstrukce by byla situována až za prostorem levotočivého oblouku na daném zhlaví (viz. příloha 5.4). Dosud toto zhlaví začíná před zmíněným obloukem. V prostoru zmíněného oblouku by byl nově dosazen oblouk s 300m poloměrem, který by spojoval původní osu koleje na širé trati s původní osou dosavadní staniční koleje číslo 2. Do této osy by byla dosazena levostranná výhybková konstrukce číslo 1 tak, aby se její začátek nalézal 10 m za koncem zmíněného oblouku. Jednalo by se o konstrukci s úhlem odbočení 1:9, za jejíž přímou větví by pokračovala ve stávající stopě dosavadní koleje číslo 2, na odbočnou větev by navazovala matečná kolej vedoucí ke staničním kolejím liché skupiny. Kolej číslo 2 by byla na německém zhlaví zakončena zaústěním do odbočné větve levostranné výhybky číslo 7, do jejíž odbočné větve by byla tato kolej nasměrována pomocí pravotočivého oblouku o poloměru 300 m. Do přímé větve výhybky číslo 7 s úhlem odbočení 1:9 by byla zaústěna kolej od staničních kolejí liché skupiny. Do osy matečné koleje navazující na odbočnou větev konstrukce číslo 1 by byla vložena pravostranná výhybková konstrukce číslo 2, která by byla umístěna tak, aby na její odbočnou větev navázala již v celé délce přesunutá osa staniční koleje se současným číslem 1 umožňující tak dosazení poloostrovního nástupiště o šířce 6,20 m. Na německém zhlaví by byla tato kolej zaústěna do odbočné větve levostranné výhybkové konstrukce číslo 6 s úhlem odbočení 1:9, přičemž by do její osy byla nasměrována pravotočivým obloukem o poloměru 300 m. Za přímou větví konstrukce číslo 2 by pokračovala kolej ke konstrukci číslo 3, do jejíž odbočné větve by byla zaústěna. Jednalo by se o výhybku situovanou do původní osy současné koleje číslo 3 a její úhel odbočení by byl 1:9 (viz.

příloha 5.4). Do přímé větve této konstrukce by ústila současná kolej 3a, jejíž kusé zakončení by bylo ponecháno v dosavadní podobě (viz. příloha 5.4).

Za výhybkovou konstrukcí číslo 3 by pokračovala kolej směrem ke staniční budově v původní stopě, rovněž v původní stopě by byly zachovány na tuto kolej navazující staniční koleje 3, 5a a 7 a zachovány by byly i konstrukce výhybek 10 a 11. U staniční koleje číslo 3 by byla původní stopa opuštěna v prostoru německého zhlaví, kde by byla zaústěna do přímé větve výhybkové konstrukce číslo 6, přičemž na osu této větve by byla tato kolej nasměrována pravotočivým obloukem o poloměru 300 m. Kolej navazující ve směru staničení na výhybku číslo 6 by byla zaústěna do přímé větve výhybky číslo 7, za kterou by pokračovala kolej na širé trati v původní stopě.

Bez návrhů na změny by byly ponechány staniční koleje 5a a 7 a výhybky čísel 10 a 11. Jako v předchozí variantě, by došlo ke zrušení staniční koleje 5b a výhybkové konstrukce číslo 12.

V souvislosti se změnou uspořádání kolejiště by došlo i ke změně číselného označení staničních kolejí tak, že kolej původně označená číslem 2 by byla přeznačena na číslo 1 a ostatní koleje směrem ke staniční budově by byly označeny vzestupně lichými čísly po číslo 9. Výhybky původních čísel 10 a 11 by byly nově označeny čísly 4 a 5 (viz. příloha 5.4).

**Tabulka 59: Údaje železniční stanice Moldava v Krušných horách po navržené rekonstrukci – varianta II**

| údaje staničních kolejí      | číslo koleje     | užitečná délka | Poznámka   |
|------------------------------|------------------|----------------|--|
|                              | 1                | 459 m          | původní staniční kolej číslo 2<br>nástupní hrana vlevo od koleje             |
|                              | 3                | 306 m          | původní staniční kolej číslo 1<br>nástupní hrana vpravo od koleje            |
|                              | 5                | 170 m          | původní staniční kolej číslo 3   |
|                              | 5a               | 134 m          | původní staniční kolej číslo 3a<br>boční rampa vlevo od koleje               |
|                              | 7                | 169 m          | původní staniční kolej číslo 5<br>boční rampa a složiště vpravo od<br>koleje |
|                              | 9                | 30 m           | původní staniční kolej číslo 7<br>čelní rampa                                |
| údaje výhybkových konstrukcí | číslo<br>výhybky | úhel odbočení  | směr odbočení  |
|                              | 1                | 1:9            | vlevo  |
|                              | 2                | 1:9            | vpravo   |
|                              | 3                | 1:9            | vpravo   |
|                              | 4                | 6°             | vlevo; původní konstrukce č. 10  |
|                              | 5                | 6°             | vpravo; původní konstrukce č. 11   |
|                              | 6                | 1:9            | vlevo  |
|                              | 7                | 1:9            | vlevo  |

## 7.3. Návrhy rekonstrukcí železničních zastávek

### 7.3.1 Železniční zastávka Horní Háj

Prostor této železniční zastávky je vymezen staničními body v km 140,000 a km 140,140. Rekonstrukce u této zastávky by spočívala v náhradě dosavadního nástupiště nástupištěm novým s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště by byla 75 m, přístup na toto nástupiště by byl 7 m dlouhou šikmou rampou od prostoru přilehlého železničního přejezdu v km 140,122. Od tohoto přejezdu by byla odvozena i poloha nástupiště. Úpravou by prošly i přístupové cesty na tuto zastávku. Dosavadní cesta s nezpevněným povrchem by byla nahrazena cestou se zpevněným povrchem. Komplikací této rekonstrukce je však relativně stísněný prostor, neboť tato zastávka je relativně těsně obklopena pozemky.



**Foto 27: Pohled na železniční zastávku Horní Háj**



**Foto 28: Pohled proti směru staničení z prostoru železniční zastávky Horní Háj, vlevo plocha využitelná jako případný prostor pro parkování vozidel**



**Foto 29: Přístupová cesta k železniční zastávce Horní Háj**



### 7.3.2 Železniční zastávka Střelná v Krušných horách

Tato železniční zastávka je vymezená staničními body km 144,550 a km 144,650. V rámci rekonstrukce by bylo na místo stávajícího nástupiště dosazeno nástupiště nové s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Délka nástupiště by byla redukována na 75 m ze směru od Hrobu tak, aby mohla být zachována poloha dosavadního přístupového schodiště, které by bylo navrženo na opravu a které by bylo doplněno po straně o bezbariérový přístup. K spodnímu začátku tohoto schodiště by byla vybudována nová komunikace pro pěší ústící na opačném konci do střední části Sídliště Střelná. V nejprudším svahu nad sídlištěm Střelná by se také uplatnilo schodiště, doplněné o šikmou bezbariérovou komunikaci.



**Foto 30: Současný stav nástupiště železniční zastávky Střelná v Krušných horách**





**Foto 31: Schodiště vedoucí od přístupové cesty na nástupiště**

### 7.3.3 Železniční zastávka Mikulov v Krušných horách

U této železniční zastávky vymezené staničními body km 153,272 a km 153,336 by došlo k dosazení nového nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice na místo nástupiště dosavadního. Toto nové nástupiště by bylo oproti dosavadnímu nástupišti prodlouženo ve směru na Dubí. V rámci rekonstrukce by byla místo stávající přístupové cesty od přilehlého konce ulice K Nádraží vybudována cesta nová se zpevněným povrchem.



**Foto 32: Nástupiště a drážní domek v železniční zastávce Mikulov v Krušných horách. Drážní domek dnes pravděpodobně slouží k obytným účelům**



**Foto 33: Portál prvního tunelu navazujícího na železniční zastávku Mikulov v Krušných horách**





**Foto 34: Pohled od nástupiště železniční zastávky Mikulov v Krušných horách směrem do stejnojmenné obce dokládá, v jaké poloze se tato zastávka vůči obci nachází**

#### 7.3.4 Železniční zastávka Mikulov-Nové Město

U této železniční zastávky by úprava spočívala v dosazení nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice na místo stávajícího nástupiště. Délka tohoto nástupiště by byla rovněž 75 m. Poloha nového nástupiště by byla taková, aby se její konec ve směru na Moldavu shodoval s příslušným koncem nástupiště původního. Úpravou by prošla i plocha mezi tímto nástupištěm a bývalou staniční budovou, kde by bylo možné zanechat osobní automobily. Příjezdová komunikace do tohoto prostoru od komunikace číslo 382 by byla navržena na opravu. Opravena by byla i bývalá staniční budova, s možností jejího užívání i k účelům mimo rozsah železniční dopravy.

Zastávka Mikulov-Nové Město byla původně železniční stanicí. Dosud se poblíž prostoru dnešní zastávky ve směru na Moldavu nalézají památky v podobě pravostranné

výhybkové konstrukce s bodem staničení v km 155,565, kterou se kolej ze směru od Moldavy větví na kolej ve směru na Dubí a na kolej kusou. U této výhybky a kusé koleje by došlo ke zrušení.



Foto 35: Nástupiště v železniční zastávce Mikulov-Nové město; pohled proti směru staničení



Foto 36: Staniční budova dnes již bývalé železniční stanice; prostor mezi touto stavbou a nástupištěm poskytuje dostatek prostoru pro odstavení osobních vozidel



**Foto 37: Výhybková konstrukce v km 155,565 – pozůstatek z doby, kdy Mikulov-Nové Město byla železniční stanice; pohled proti směru staničení**

#### 7.4. Návrh nové železniční zastávky

Na základě analýzy docházkových vzdáleností pomocí izochron (viz. kapitola 5.1) byla vytipována obydlená oblast, která se v současnosti nachází mimo dosah 1km okruhu od veškerých železničních stanic a zastávek na trati číslo 135, zároveň jde o oblast nacházející se v dostatečné blízkosti osy této tratě. Jedná se o oblast Křižanova, což je část města Hrob. Zastávka by zde byla nově vložena do prostoru koleje na náspu před most se středem ve staničním bodě v km 141,506 (viz příloha 1.1.A či 1.2.B). Jedná se o most, jehož prostřednictvím trať překonává Domaslavický potok a podél tohoto potoku vedoucí místní komunikaci. Tato komunikace by byla spojnicí dotčené oblasti a nově navržené zastávky. Z této komunikace by vedla přístupová cesta k této zastávce vpravo vůči trati ve směru staničení. Vpravo by vůči trati bylo umístěno i 75 m dlouhé nástupiště se standardním vybavením. Z důvodu umístění této zastávky v prostoru náspu by bylo

spojeno s přístupovou cestou schodištěm. Vzhledem ke směrovému vedení příslušné části tratě by se zastávka z části nalézala také v oblouku, včetně její přechodnicové části.

Mimo stálých obyvatel části Křižanov, jejichž počet se pohybuje okolo 100 lidí, by tuto zastávku mohli používat i návštěvníci přilehlé chatové oblasti a koupaliště.

## 8. Porovnání variant jednotlivých návrhů na rekonstrukci

### 8.1. Porovnání variant návrhu rekonstrukce na širé trati

U první úspornější varianty byly provedeny úpravy, jejichž účelem by bylo umožnění dosahovat současné traťové rychlosti bez nutnosti lokálních snižování rychlostí. Díky této skutečnosti by v rámci této varianty bylo provedeno minimum změn geometrie kolejí na širé trati, čímž by tato varianta byla zároveň levnější. Nevýhoda této varianty spočívá v nižší traťové rychlosti a tím i v nižší úspoře jízdních dob. Celková úspora jízdních dob na úseku Osek město – Moldava v Krušných horách ve směru staničení by za předpokladu použití dostatečně výkonného vozidla oproti dosavadnímu stavu činila 4 minuty (předpokládané využití shodných hnacích dostatečně výkonných vozidel v obou případech).

U velkorysejší varianty by byly na širé provedeny úpravy za účelem zvýšení traťové rychlosti, která by následkem rozsáhlejších úprav parametrů oblouků dosahovala hodnoty až 60 km/h. S touto skutečností je spojená i vyšší časová úspora. Celková jízdní doba by se oproti dosavadnímu stavu zkrátila o 6,50 minut – uvažováno je shodné vozidlo, jako v případě úspornější varianty.

V obou případech by trať neopustila svoje dosavadní těleso, což je relativně významné s ohledem na památkovou ochranu této tratě. Celkovou jízdní dobu by v obou variantách ovlivnila i nově navržená zastávka Křižanov ve stoupání 17,00 ‰.

**Tabulka 60: Hodnoty rychlostí dosažitelné v jednotlivých úsecích**

| Dosavadní trvalá rychlost |          | Dosavadní rychlost s trvalými omezeními |          | Rychlost dosažitelná po odstranění rychlostních propadů |          | Rychlost dosažitelná po rekonstrukci |                      |
|---------------------------|----------|---|----------|---|----------|--------------------------------------|----------------------|
| staničení                 | rychlost | staničení                               | rychlost | staničení   | rychlost | staničení                            | rychlost             |
| km 137,772 – km 142,607   | 50 km/h  | km 137,772 – km 138,360                 | 30 km/h  | km 137,772 – km 142,607                                 | 50 km/h  | km 137,772 – km 138,234              | 40 km/h              |
|                           |          | km 138,360 – km 142,607                 | 50 km/h  |   |          | km 138,234 – km 141,700              | 65 km/h              |
|                           |          | km 142,607 – km 144,607                 | 40 km/h  |   |          | km 141,700 – km 142,553              | 60 km/h              |
|                           |          | km 144,607 – km 145,500                 | 30 km/h  |   |          | km 142,553 – km 143,062              | 40 km/h              |
| km 142,607 – km 149,019   | 40 km/h  | km 145,500 – km 149,019                 | 40 km/h  | km 142,607 – km 149,019                                 | 40 km/h  | km 143,062 – km 143,430              | 50 km/h              |
|                           |          | km 148,852 – km 153,336                 | 40 km/h  |   |          | km 143,430 – km 149,019              | 60 km/h <sup>1</sup> |
|                           |          | km 153,336 – km 153,670                 | 10 km/h  |   |          |                                      |                      |
|                           |          | km 153,670 – km 154,610                 | 40 km/h  |   |          |                                      |                      |
| km 148,852 – km 158,081   | 40 km/h  | km 154,610 – km 154,811                 | 10 km/h  | km 148,852 – km 158,081                                 | 40 km/h  | km 148,852 – km 155,036              | 65 km/h <sup>1</sup> |
|                           |          | km 154,811 – km 157,393                 | 40 km/h  |   |          | km 155,036 – km 158,081              | 60 km/h              |
|                           |          | km 157,393 – km 157,455                 | 30 km/h  |   |          |                                      |                      |
|                           |          | km 157,455 – km 158,081                 | 40 km/h  |   |          |                                      |                      |

<sup>1</sup> platí pouze pro jízdu do stoupání – předpoklad dostatečně výkonného vozidla, pro jízdu do klesání nejvyšší rychlost 55 km/h dle brzdících procent

Hodnoty jízdních dob v úsecích Osek město – Dubí a Dubí – Moldava v Krušných horách byly zjištěny pomocí programu Dynamika na základě znalosti traťových poměrů, jako jsou traťová rychlost stoupání a polohy stanic a zastávek ve vztahu ke staničním bodům na trati. Byl proveden výpočet jízdních dob pro obě varianty. Hnací vozidlo bylo zvoleno takové, aby odpovídalo poměrem výkonu i hmotnosti dieslovým jednotkám Desiro Classic výrobce Siemens. Za účelem porovnání byl proveden i výpočet pro použití daného vozidla na této trati za stávajícího stavu. Výsledné hodnoty byly zaokrouhleny na půlminuty a takto byly porovnány se současným stavem.

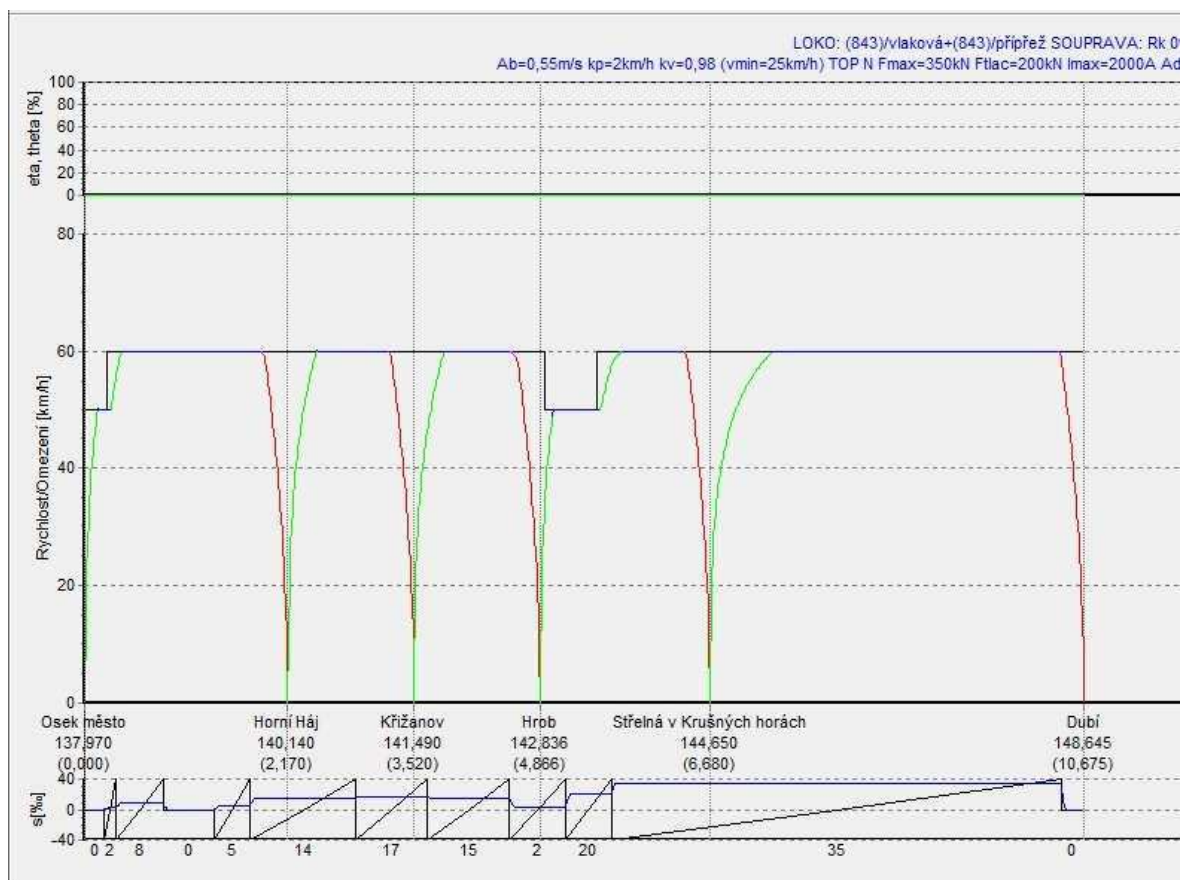
**Tabulka 61: Srovnání jízdní dob v jednotlivých variantách; úsek Osek město – Dubí**

| směr Osek město – Dubí        |  |  |  |   |
|-------------------------------|--|--|--|---|
| železniční stanice / zastávka | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorového vozu řady 810 | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta I s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta II s použitím motorové jednotky Desiro Classic |
| Osek město                    | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min  |
| Horní Háj                     | 4,00 min   | 3,00 min   | 3,00 min   | 2,50 min  |
| Křižanov (nová)               | -  | -  | 5,00 min   | 4,50 min  |
| Hrob                          | 8,00 min   | 7,00 min   | 7,00 min   | 6,50 min  |
| Střelná v K. h.               | 12,00 min  | 10,00 min  | 10,00 min  | 9,00 min  |
| Dubí                          | 20,00 min  | 17,00 min  | 16,50 min  | 14,00 min   |
| směr Dubí – Osek město        |  |  |  |   |
| železniční stanice / zastávka | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorového vozu řady 810 | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta I s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta II s použitím motorové jednotky Desiro Classic |
| Dubí                          | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min  |
| Střelná v K. h.               | 7,00 min   | 7,00 min   | 6,50 min   | 5,00 min  |
| Hrob                          | 10,00 min  | 10,00 min  | 9,50 min   | 7,50 min  |
| Křižanov (nová)               | -  | -  | 11,50 min  | 9,50 min  |
| Horní Háj                     | 14,00 min  | 14,00 min  | 13,50 min  | 11,50 min   |
| Osek město                    | 17,00 min  | 17,00 min  | 16,50 min  | 14,50 min   |

**Tabulka 62: Srovnání jízdní dob v jednotlivých variantách; úsek Dubí – Moldava v Krušných horách**

| směr Dubí – Moldava v Krušných horách |  |  |  |   |
|---------------------------------------|--|--|--|---|
| železniční stanice / zastávka         | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorového vozu řady 810 | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta I s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta II s použitím motorové jednotky Desiro Classic |
| Dubí                                  | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min  |
| Mikulov v K. h.                       | 8,00 min   | 7,50 min   | 7,50 min   | 5,00 min  |
| Mikulov-Nové Město                    | 15,00 min  | 14,00 min  | 11,00 min  | 8,00 min  |
| Moldava v K. h.                       | 20,00 min  | 18,50 min  | 15,00 min  | 11,00 min   |
| směr Moldava v Krušných horách – Dubí |  |  |  |   |
| železniční stanice / zastávka         | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorového vozu řady 810 | pravidelná jízdní doba; dosavadní stav s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta I s použitím motorové jednotky Desiro Classic | pravidelná jízdní doba; varianta II s použitím motorové jednotky Desiro Classic |
| Moldava v K. h.                       | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min   | 0,00 min  |
| Mikulov-Nové Město                    | 4,00 min   | 4,00 min   | 4,00 min   | 3,00 min  |
| Mikulov v K. h.                       | 11,00 min  | 10,50 min  | 8,00 min   | 5,50 min  |
| Dubí                                  | 19,00 min  | 17,50 min  | 15,50 min  | 10,50 min   |





Obrázek 10 Graf průběhu jízdy vlaku Desiro Classic v úseku Osek město - Dubí; Varianta II

## 8.2. Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice

### Osek město

U obou variant by bylo nově dosazeno poloostrovní nástupiště a došlo by k úpravám na obou zhlavích této železniční stanice. Z hlediska návrhů rekonstrukce zhlaví by bylo nutné se vypořádat s relativně stísněným prostorem. Ten je u mosteckého zhlaví důsledkem polohy boční rampy, u moldavského zhlaví je to důsledkem umístění tohoto zhlaví v oblouku.

Z hlediska umístění poloostrovního nástupiště je výhodnější varianta II, kde by byli cestující nuceni překonávat pouze jednu staniční kolej, u varianty I by lidé museli překračovat staniční koleje dvě. V obou případech by bylo v rámci rekonstrukce dosazeno 6 nových výhybkových konstrukcí. U varianty I by bylo z prostorových důvodů nutné transformovat pouze jednu výhybkovou konstrukci, u varianty II by bylo nutné navrhnout dvě transformované konstrukce. U varianty II došlo pak k přesunutí osy stávající koleje číslo 3 v její přímé části. Na druhou stranu ve variantě II je moldavské zhlaví v prostoru

oblouku tvořeno dvěma kolejemi, u varianty I by to byly tři koleje. Z hlediska stavebních úprav staničních kolejí jsou obě varianty přibližně stejně náročné stejně jako z hlediska případné údržby, neboť u obou by bylo potřeba použít transformované výhybkové konstrukce.

### 8.3. Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice

#### Hrob

U varianty I bylo navrženo poloostrovní nástupiště do prostoru mezi koleje, u varianty II se jedná o nástupiště boční. Z této skutečnosti plyne větší bezpečnost pro cestující, kteří u varianty II během příchodu na nástupiště nejsou nuceni úrovněvě překonávat staniční kolej, u varianty I by cestující překonávali dosavadní staniční koleje čísel 7 a 9.

V případě uspořádání staničních kolejí byly náročnější úpravy navrženy u varianty I, kde byl vyšší důraz kladen na maximální možné zachování staničních kolejí, s čímž souvisí vyšší počet nově navržených výhybek do obou zhlaví (osm nově navržených konstrukcí u varianty I, čtyři nově navržené konstrukce u varianty II). U varianty I byl také větší vliv stísněného prostoru na návrh rekonstrukce.

Varianta II by tedy byla značně méně nákladná, nicméně díky pouze třem zachovalým staničním kolejím by tato varianta měla menší kapacitu, zrušena by byla i kolej umožňující obsluhu boční nákladové rampy. Varianta II by byla svým uspořádáním byla vzdálenější od dosavadní podoby železniční stanice Hrob, což by mohlo mít význam z hlediska památkové ochrany.

### 8.4. Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice

#### Dubí

U obou variant byly navrženy výrazné změny v prostoru společného mostecko-moldavského zhlaví. U varianty I bylo navrženo vložení poloostrovního nástupiště mezi současné koleje čísel 1 a 5. Tato skutečnost má společně se zachováním staniční koleje číslo 2 za následek vedení centrálního úrovněvého přechodu přes dvě staniční koleje. V případě varianty II, kde by nástupiště bylo vloženo mezi stávající staniční koleje čísel 2 a 3, by centrální úrovněvý přechod překonával pouze jednu staniční kolej. Největší rozdíl

obou variant se týká zachování dosavadní staniční koleje číslo 5, s níž se v případě varianty II nepočítá. Tím by byly ušetřeny náklady na jednu novou výhybkovou konstrukci.

U obou variant by za účelem zachování možností manipulace byla staniční kolej číslo 2 prodloužena a napojena na současnou kusou kolej 1a. Ve variantě I by k tomu došlo prostřednictvím nové výhybky, v druhé variantě by tato kolej byla zaústěna do části dnešní koleje číslo 3 a poté do stávající výhybkové konstrukce číslo 9. U varianty II by tedy byly ušetřeny 2 nové výhybkové konstrukce.

## 8.5. Porovnání variant návrhů rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách

U obou variant bylo navrženo vložení poloostrovního nástupiště mezi koleje čísel 2 a 1, kdy kolej číslo 1 by byla z prostorových důvodů posunuta, centrální úrovňový přechod by se křížil v obou případech s dvěma staničními kolejemi. Obě varianty se liší délkou posunuté části koleje číslo 1 a uspořádáním obou zhlaví. Varianta I by více respektovala dosavadní stav, proto by byla kolej číslo 1 přesunuta pouze v prostoru nástupiště, čímž by se ušetřila délka nově položených staničních kolejí. Také by bylo možné užití stávající výhybkové konstrukce číslo 6. U varianty II by došlo k razantnějším změnám v uspořádání staničních kolejí, které by se však značně zjednodušilo, což by mohlo mít význam na zjednodušení údržby.

Princip staničního uspořádání této v obou variantách byl převzat z mé bakalářské práce „Rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách“ z roku 2012. Oproti bakalářské práci byla změněna délka nástupiště v prostoru nástupní hrany, kde je nyní navržená délka 75 m, místo původních 80 m.

## 9. Návrh koncepce provozu

Provoz na této trati by byl navržen jako taktový s dvouhodinovým intervalem v obou směrech (viz. příloha 6). Při navrhování koncepce provozu bylo užito jízdních dob vypočtených pro variantu II. Ve všech případech by se jednalo o vlaky kategorie Os, zastavovaly by tedy ve všech stanicích a zastávkách. Jízdní řád byl navržen tak, aby byla v železniční stanici Most přestupná vazba na rychlíky ve směru na Cheb. Podle navrženého jízdního řádu by vlak od Moldavy přijížděl do Mostu přibližně 10 minut před odjezdem

rychlíku do Chebu a opačným směrem by odjel 10 minut po příjezdu rychlíku z Chebu. Časy odjezdů a příjezdů vlaků v relaci Most – Moldava v Krušných horách byly stanoveny podle osy symetrie v 56. minutě. Odjezd vlaků z Mostu byl podle tohoto pravidla stanoven na sudou hodinu a 29 minut, příjezd byl stanoven na lichou hodinu a 32 minut. Dále byla ze současného jízdního řádu vzata v úvahu doba jízdy mezi železničními stanicemi Most a Osek město. V železniční stanici Osek město by probíhalo křížování vlaků. Z dosavadního jízdního řádu byla převzata i doba pobytu vlaků v železniční stanici Dubí trvající 6 minut, v ostatních železničních stanicích a zastávkách by doba pobytu činila 1 minutu. Rozsah provozu by byl v rozsahu od 4:29, kdy by vyjel první vlak z Mostu do Moldavy v Krušných horách, do 21:22, kdy by přijel poslední spoj z Moldavy do Mostu. K vypravení prvního spoje by došlo v brzkých ranních hodinách proto, aby se shodná souprava vrátila v 7:22 a byla tak splněna přestupová vazba na první rychlík ve směru na Cheb. Poslední spoj, který by přijel do Mostu v 21:22, by byl obsluhován shodnou soupravou, která by obsluhovala spoj do Moldavy s přestupovou vazbou na poslední rychlík od Chebu. Není vyloučena ani možnost, že by dané osobní vlaky pokračovaly od Mostu východním směrem (např. do měst Louny, Rakovník, Žatec a jiné).

Přestupní vazba na rychlíky ve směru na Cheb byla zvolena z toho důvodu, že se jedná o jediný směr, kde by se mohla železniční doprava v porovnání se silniční dopravou lépe uplatnit, oproti směru na Teplice a Ústí nad Labem. Pro denní dojíždění z oblasti obsluhované tratí číslo 135 ve směru na Bílinu až Ústí nad Labem by mohla železniční doprava dopravě silniční podstatně méně konkurovat z hlediska dojezdových vzdáleností a cestovních dob.

**Tabulka 63: Navržené časy příjezdů a odjezdů na trati číslo 135 v úseku Osek město – Moldava v K. h.**

| směr Osek město – Moldava v Krušných horách |              |             | směr Moldava v Krušných horách – Osek město |              |             |
|---|--------------|-------------|---|--------------|-------------|
| železniční stanice / zastávka               | čas příjezdu | čas odjezdu | železniční stanice / zastávka               | čas příjezdu | čas odjezdu |
| Osek město                                  | S:55         | S:56        | Moldava v Krušných horách                   | -            | S:19        |
| Horní Háj                                   | S:58         | S:59        | Mikulov-Nové Město                          | S:22         | S:23        |
| Křižanov                                    | L:01         | L:02        | Mikulov v Krušných horách                   | S:25         | S:26        |
| Hrob  | L:04         | L:05        | Dubí  | S:31         | S:37        |
| Střelná v Krušných horách                   | L:08         | L:09        | Střelná v Krušných horách                   | S:42         | S:43        |
| Dubí  | L:14         | L:20        | Hrob  | S:45         | S:46        |
| Mikulov v Krušných horách                   | L:25         | L:26        | Křižanov                                    | S:48         | S:49        |
| Mikulov-Nové Město                          | L:29         | L:30        | Horní Háj                                   | S:51         | S:52        |
| Moldava v Krušných horách                   | L:33         | -           | Osek město                                  | S:55         | S:56        |

## 10. Závěr

Byla provedena analýza řešeného úseku trati z hlediska jejího stavebního stavu a analýza dotčené oblasti. Na základě těchto analýz byly navrženy úpravy této tratě za účelem zvýšení rychlosti a tím i zkrácení jízdních dob. Zejména u varianty II návrhu rekonstrukce širé tratě bylo prokázáno, že v kombinaci s použitím dostatečně výkonných kolejových vozidel lze úpravou této tratě prokázána možnost zkrácení jízdních dob, aniž by bylo nutné opustit stávající zemní těleso a tím i vykonávat stavebně náročnější činnost zde. Toto zkrácení celkových jízdních dob na řešené trati, společně s navrženými rekonstrukcemi železničních stanic a zastávek (včetně jedné zastávky nově zřízené) a použitím moderních kolejových vozidel mohlo zvýšit atraktivitu zdejší železniční dopravy a tím i přilákání cestujících.

Při navrhování koncepce provozu na této trati byla vzata v úvahu dosavadní dopravní obslužnost dané oblasti autobusovou dopravou. Jízdní řád byl navržen tak, aby společně s přestupní vazbou v Mostě byla zvýšena možnost uplatnění železniční dopravy.

## 11. Seznam odkazovaných předpisů

1. V15 – Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel

## 12. Seznam použitých zkratk

1. SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

## 13. Seznam příloh

- 1.1.A: Situace železniční tratě číslo 135 v úseku Osek město – Dubí; stávající stav a stav po rekonstrukci – varianta I
- 1.1.B: Situace železniční tratě číslo 135 v úseku Dubí – Moldava v Krušných horách; stávající stav a stav po rekonstrukci – varianta I
- 1.2.A: Situace železniční tratě číslo 135 v úseku Osek město – Dubí; stávající stav a stav po rekonstrukci – varianta II
- 1.1.B: Situace železniční tratě číslo 135 v úseku Dubí – Moldava v Krušných horách; stávající stav a stav po rekonstrukci – varianta II
- 2.1: Schéma železniční stanice Osek město; stávající stav
- 2.2: Návrh rekonstrukce železniční stanice Osek město – varianta I
- 2.3: Schéma železniční stanice Osek město po rekonstrukci – varianta I
- 2.4: Návrh rekonstrukce železniční stanice Osek město – varianta II
- 2.5: Schéma železniční stanice Osek město po rekonstrukci – varianta II
- 3.1: Schéma železniční stanice Hrob; stávající stav
- 3.2: Návrh rekonstrukce železniční stanice Hrob – varianta I
- 3.3: Schéma železniční stanice Hrob po rekonstrukci – varianta I
- 3.4: Návrh rekonstrukce železniční stanice Hrob – varianta II
- 3.5: Schéma železniční stanice Hrob po rekonstrukci – varianta II
- 4.1: Schéma železniční stanice Dubí; stávající stav
- 4.2: Návrh rekonstrukce železniční stanice Dubí – varianta I
- 4.3: Schéma železniční stanice Dubí po rekonstrukci – varianta I
- 4.4: Návrh rekonstrukce železniční stanice Dubí – varianta II
- 4.5: Schéma železniční stanice Dubí po rekonstrukci – varianta II
- 5.1: Schéma železniční stanice Moldava v Krušných horách; stávající stav
- 5.2: Návrh rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách – varianta I
- 5.3: Schéma železniční stanice Moldava v Krušných horách po rekonstrukci – varianta I

- 5.4: Návrh rekonstrukce železniční stanice Moldava v Krušných horách – varianta II
- 5.5: Schéma železniční stanice Moldava v Krušných horách po rekonstrukci – varianta II
- 6: Grafikon návrhové koncepce provozu na trati číslo 135 po navrženém zvýšení rychlosti

## 14. Použitý software

- 1. AutoCAD 2011, Autodesk
- 2. MS Excel 2007, Microsoft
- 3. Dynamika 1.71
- 4. Plánovač tras: <http://www.mapy.cz/>

## 15. Materiály použité za účelem zpracování diplomové práce

- 1. Jednotné železniční mapy SŽDC; železniční stanice Osek město, Hrob, Dubí, Moldava v Krušných horách. Poskytnuté ing. Miroslavem Beránkem.
- 2. Mapové podklady Státní správy zeměměřictví a katastru v měřítku 1:7143. Dostupné z WWW: <http://geoportal.cuzk.cz/>; 2010
- 3. Fotografie pořízené autorem

## 16. Použité zdroje

- 1. Rozhodnutí o prohlášení železniční tratě Most – Dubí – Moldava za kulturní památku, 15. 7. 1997, Ministerstvo kultury České republiky, Milady Horákové 139, Praha 6, poskytnuté Mgr. Hanou Veselou.
- 2. Nákrešný přehled železničního svršku trati číslo 135. Poskytnutý ing. Miroslavem Beránkem.
- 3. Bek, J., Bek, Z., Encyklopedie železnice – parní lokomotivy ČSD [1], Corona, 2002.
- 4. Knižní jízdní řády SŽDC 2013/2014 (platnost od 15. 6. 2014). Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>

5. <http://moldavskadraha.cz/> - stránky Klubu přátel krušnohorské železnice
6. <http://www.arriva-teplice.cz/> - stránky MHD Teplice, 2014
7. <http://www.dpmost.cz/> - stránky Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, 2014
8. <http://www.encyklopediecr.eu/> - Velká encyklopedie měst a obcí ČR
9. <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajp/23042-13-xu> - stránky Českého stat. úřadu, údaje dojížděky a vyjížděky obyvatel do zaměstnání a do škol podle měst a obcí, 2011
10. [http://www.czso.cz/xu/redakce.nsf/i/mesta\\_a\\_obce](http://www.czso.cz/xu/redakce.nsf/i/mesta_a_obce) - stránky Českého stat. úřadu, údaje počtů obyvatel měst a obcí, 2012
11. ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
12. ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: projektování