

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Uzlová železniční stanice Most

semestrální práce

David Pöschl
kruh 3 51

11. ledna 2006
v Praze

Velmi stručná historie

Počátek železniční dopravy na Mostecku se datuje do doby tzv. uhelných drah. První vlak přijel do Mostu v roce 1870 po kolejích Ústecko-Teplické dráhy (ATE). O dva roky později, v roce 1872 přivedla železnici do Mostu také Pražsko-Duchcovská dráha (PDE) a v průběhu dalších pěti let ji prodloužila až do Krušných hor.

Nádraží Most n. n. bylo vybudováno ještě před 1. sv. válkou, kdy se začalo s povrchové dobývání uhlí a s výstavbou chemického průmyslu, a podstatně rozšířeno na počátku šedesátých let, kdy dochází k mohutnému rozvoji důlní činnosti opírající se o velkolomy. Kvůli těžbě je od roku 1965 postupně demolováno celé královské město Most. Zároveň dochází k rozsáhlým přeložkám (nejen) železniční infrastruktury.

Nová budova mosteckého nádraží byla uvedena do provozu v roce 1979.

Železniční uzel Most

Železniční uzel Most spadá pod OPŘ Ústí n. L.. Poloha v oblasti severočeské hnědouhelné pánve a v blízkosti rozsáhlého komplexu chemických závodů určuje význam uzlu zejména v nákladní dopravě.

Kromě regionální tratě Louka u Litvínova-Moldava v Krušných horách a úseku Litvínov-Louka u Litvínova je celý uzel elektrifikován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Až na výjimky se dosahuje traťové třídy C4 UIC (20 t), v úseku Most-Bílina dokonce D4 UIC (22,5 t).

Železniční uzel tvoří 14 stanic, 3 odbočky a 1 seřaďovací nádraží. Celkem je do všech dopraven zaústěno 15 vleček. Podle knižního jízdního řádu je v oblasti uzlu napojeno 8 tratí – t. č. 110, 113, 123, 127, 130, 131, 134 a 135.

Páteří tratí je tzv. Podkrušnohorská magistrála spojující Cheb, Karlovy Vary, Chomutov, Most, Teplice v Čechách a Ústí nad Labem, přičemž UZST Most náleží úsek Třebušice-Duchcov (č. 130). Trať je dvoukolejná, v úseku odb. České Zlatníky-Bílina tříkolejná. Traťové zabezpečení zajišťuje automatický blok. Rychlost na trati je 80 km/h. Mezi Mostem a Třebušicemi je napojeno seřaďovací nádraží Most n. n..

Nové nádraží

ŽST Most, n. n. je významné seřaďovací nádraží zajišťující dálkovou vlakotvorbu. V jižním zhlaví se do stanice napojují jednokolejné tratě ze směru Most a Třebušice, v severním zhlaví je stanice napojena jednokolejnou tratí na výhybnu Herkules (a dále směr Louka u Litvínova). Severním zhlavím je také do nádraží zaústěno 5 vleček.

Kolejiště

Kolejiště stanice se dělí na vzájemně související kolejové obvody - kolejové skupiny A (vjezdové koleje), B (vjezdová skupina), C (směrová skupina) a D (vjezdové koleje) a objízdná kolej č. 1a. Nádraží není vybavené odjezdovou skupinou, příslušné úkony se vykonávají v kolejové skupině C. Dále se v oblasti nového nádraží nachází PJ DKV Most a rozsáhlý komplex předávacích vlečkových kolejí.

Zabezpečovací zařízení

Nádraží je vybaveno elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly, doplněným releovým zabezpečovacím zařízením pro obsluhu koleje 1 a 2 a objízdné koleje 1a. Provoz řídí dvě řídicí stavědla - St. 1 a St. 5. Ze St. 1 jsou řízeny vjezdy vlaků do kolejové skupiny A a D ze směru Most a Třebušice. St. 5 řídí další jízdu těchto vlaků do kolejové skupiny B.

Spádoviště

Mezi zhlavími kolejových skupin B a C se nachází svázný pahrbek. Následující výhybka rozděluje kolejiště na pravou a levou harfu. Výhybky za svázným pahrbkem jsou vybaveny rychloběžnými přestavníky. Spuštěná vozidla se brzdí v kolejích harfy pomocí elektropneumatických jednopásových brzd typu JKB DV-T. Přestavníky i brzdy se obsluhují ze St. 4

Vlečky

V severním zhlaví je zaústěno pět vleček. Vlečky do bývalého dolu Julius III, do závodu Ležáky a do podniku Parobeton, a. s. jsou napojeny přes společnou vlečkovou kolej Julius III. Ke kolejové skupině B se přimykají vlečkové koleje podniku Chemopetrol, a. s. Další kolejí je do seřaďovacího nádraží zapojeno předávací nádraží MUS, a. s..

Provoz

Počet pravidelných nákladních vlaků přijíždějících ze směru Most se pohybuje okolo 19 vlaků v průběhu celého dne, zatímco ze směru Třebušice přijíždí přibližně o polovinu méně. Stejný počet vlaků je z nového nádraží vypravován. Mezi výhybnou Herkules a seřaďovacím nádražím jezdí 2 páry vlaků. Po objízdné koleji 1a jezdí denně 25 osobních vlaků.

Most osobní nádraží

Železniční stanice Most se nachází na severním okraji města Most. Nádraží je obsluhováno městskou hromadnou dopravou 9 autobusovými linkami a 2 tramvajovými linkami a v jeho těsné blízkosti je umístěno autobusové nádraží.

Poloha a uspořádání stanice

Do severozápadního zhlaví jsou zapojeny tratě z Chomutova a z Louky u Litvínova. Tratě zaústěné do jihovýchodního zhlaví míří do Ústí nad Labem a do Obrnic (kde se sbíhají tratě číslo 110, 113 a 123). Do stanice je úvrat'ově zaústěna vlečka podniku Rico.

Ve stanici se nachází 10 dopravních kolejí a malý nákladový obvod s 6 kusými manipulačními kolejemi. Celková délka dopravní čílní 1,06 km. Staniční zabezpečení zajišťuje reléové zabezpečovací zařízení.

Stanice je plně peronizovaná s třemi ostrovními nástupišti o délce 300 m a třemi vnějšími nástupišti o délkách 105 m, 180 m, 275 m. Nástupní hrana je ve výšce 300 mm nad temenem kolejnice.

Osobní doprava

Nejvýznamnější tratí osobní dopravy je trať číslo 130 spojující největší města regionu – Chomutov, Most, Teplice v Čechách a Ústí nad Labem – s napojením na 1. tranzitní koridor. Dopravu zajišťuje přibližně 15 párů osobních vlaků s hodinovým intervalem (průměrná cestovní rychlost činí 51 km/h) a 11 párů rychlíků s dvouhodinovým intervalem (průměrná cestovní rychlost činí 60 km/h).

Ostatní tratě mají především lokální význam, jsou vesměs obsluhovány motorovými vozy řady 810. Na trati č. 110 Most-Kralupy nad Vltavou jezdí přibližně 11 párů osobních vlaků a 2 páry rychlíků (v trase Praha, Louny, Most, Chomutov). Uvažuje se o vybudování dálkového ovládní této trati ze stanice Louny.

Regionální horská trať č. 135 Most-Moldava v Krušných horách (v úseku Louka u L. až Moldava v K. h. prohlášena za kulturní památku) nabývá na významu zejména v zimním období, kdy ji hojně využívají turisté. Dopravu zajišťuje přibližně 11 párů osobních vlaků. Na této trati je zjednodušené řízení dopravy. Jedná se o znovuzprovoznění provozu do Německa.

Elektrifikovanou trať č. 123 Most-Žatec západ obsluhuje 9 párů osobních vlaků a 1 pár rychlíků (v trase České Budějovice, Beroun, Rakovník, Most). Na regionální trati č. 113 se zjednodušeným řízením dopravy jezdí denně 6 párů osobních vlaků (cestovní rychlost 35 km/h).

Nákladní doprava

Jedinou zátěž vznikající ve stanici představuje vlečka Rico, je obsluhována dvojicí manipulačních vlaků.

Nedaleká stanice Obrnice je zařazena do sítí stanic soustředěné nakládky a vykládky.