



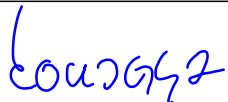

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv




Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám		
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace		

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

Hlavní inženýr projektu: ING. MARTIN KOUDELKA		Zástupce hlavního inženýra projektu ING., BC. MARTIN VERNER	
---	---	---	---

Zpracovatel částí: SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČ: 257 93 349 tel.: +420 267 094 111 www.sudop.cz praha@sudop.cz	
---	---

Vypracoval: ING. TOMÁŠ KAFKA		Kontroloval: Bc. Martin Jarath		Odpovědný projektant částí: ING. TOMÁŠ KAFKA	
KRAJ: ÚSTECKÝ		OKRES: CHOMUTOV		OÚ: CHOMUTOV	

Název akce: REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV	
---	--

Část: B. SOUHRNNÁ ČÁST B.2 Dopravní a provozní technologie	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	---
Příloha: Technická zpráva	Formát:	---
	Verze:	Část:
	01	B.02
	Č. přílohy:	2.1



**SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
201 Středisko tratí a uzlů**

DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ POSOUZENÍ TRATI ÚSTNÍ NAD LABEM – CHEB

Studie

Obsah

Úvod	7
1 Provozně technologické vyhodnocení výchozího stavu infrastruktury	8
1.1 Popis tratí	8
1.1.1 Trať Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Cheb	9
1.1.2 Trať Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina	12
1.2 Popis stanic na trati Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Cheb	13
1.2.1 ŽST Ústí nad Labem hlavní nádraží	13
1.2.2 ŽST Ústí nad Labem západ	15
1.2.3 ŽST Chabařovice	19
1.2.4 ŽST Bohosudov	19
1.2.5 ŽST Teplice v Čechách	20
1.2.6 ŽST Řetenice	21
1.2.7 ŽST Oldřichov u Duchcova	22
1.2.8 ŽST Bílina	24
1.2.9 ŽST Most	25
1.2.10 ŽST Třebušice	26
1.2.11 ŽST Kyjice	27
1.2.12 ŽST Chomutov	28
1.2.13 ŽST Kadaň-Prunéřov	30
1.2.14 ŽST Klášterec nad Ohří	31
1.2.15 ŽST Perštejn	32
1.2.16 ŽST Stráž nad Ohří	33
1.2.17 ŽST Vojkovice nad Ohří	33
1.2.18 ŽST Ostrov nad Ohří	34
1.2.19 ŽST Hájek	35
1.2.20 ŽST Dalovice	36
1.2.21 ŽST Karlovy Vary	37
1.2.22 ŽST Chodov	38
1.2.23 ŽST Nové Sedlo u Lokte	40
1.2.24 ŽST Sokolov	41
1.2.25 ŽST Citice	42
1.2.26 ŽST Dasnice	43
1.2.27 ŽST Kynšperk nad Ohří	44
1.2.28 ŽST Tršnice	45
1.2.29 ŽST Cheb	46
1.3 Popis stanic na trati Ústí nad Labem západ – Bílina	48
1.3.1 ŽST Řehlovice	48
1.3.2 ŽST Úpořiny	49
1.3.3 ŽST Ohníč	50
1.3.4 ŽST Světec	51
2 Rozsah dopravy a dopravní technologie	53
2.1 Rozsah osobní dopravy – výchozí stav	53
2.1.1 Rychlíkové linky	53
2.1.2 Linky spěšných vlaků	53
2.1.3 Linky osobních vlaků na území Ústeckého kraje	53
2.1.4 Linky osobních vlaků na území Karlovarského kraje	54
2.1.5 Souhrn stávajícího rozsahu osobní dopravy	54
2.2 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav	55
2.2.1 Rychlíkové linky	55

2.2.2	Linky spěšných vlaků	56
2.2.3	Linky osobních vlaků na území Ústeckého kraje	56
2.2.4	Linky osobních vlaků na území Karlovarského kraje	57
2.2.5	Souhrn výhledového rozsahu osobní dopravy	57
2.3	Rozsah nákladní dopravy – výchozí stav	58
2.4	Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav	59
2.4.1	Typové soupravy jednotlivých vlaků nákladní dopravy	60
2.5	Současné ukazatele propustnosti	61
2.5.1	Úsek Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ	61
2.5.2	Úsek Ústí nad Labem západ – Trmice – Bílina	62
2.5.3	Úsek Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách	62
2.5.4	Úsek Teplice v Čechách – Řetenice	62
2.5.5	Úsek Řetenice – Oldřichov u Duchcova	63
2.5.6	Úsek Oldřichov u Duchcova – Bílina	63
2.5.7	Úsek Bílina – Most	64
2.5.8	Úsek Most – Chomutov	64
2.5.9	Úsek Chomutov – Kadaň-Prunéřov	65
2.5.10	Úsek Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary	65
2.5.11	Úsek Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte	66
2.5.12	Úsek Chodov – Nové Sedlo u Lokte	66
2.5.13	Úsek Nové Sedlo u Lokte – Sokolov	66
2.5.14	Úsek Sokolov – Tršnice	67
2.5.15	Úsek Tršnice – Cheb	67
3	Dopravně-technologické posouzení trati Ústí nad Labem – Cheb	68
3.1	Základní požadavky na konstrukci studijního GVD	68
3.1.1	Přípojně vazby v uzlech	68
3.2	Studijní GVD	68
3.3	Prověření možnosti provozu vlaků Nex o délce až 740 m	69
3.3.1	Posouzení délek kolejí v jednotlivých ŽST pro předjíždění vlaků Nex o délce 740 m	69
3.3.2	Vyhodnocení	71
3.3.2.1	Vstup na řešenou trať	71
3.3.2.2	Ústí nad Labem západ	71
3.3.2.3	Úsek Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov	71
3.3.2.4	Úsek Kadaň-Prunéřov – Cheb	71
3.3.2.5	Výstup z řešené tratě	72
3.4	Odbočka České Zlatníky	72
3.4.1	Výpočet propustnosti při dvoukolejném úseku Bílina – Odbočka České Zlatníky	72
3.4.1.1	Vyhodnocení dvouhodinové výpočetní periody	73
3.4.1.2	Propustnost ve špičkové dvouhodině	73
3.4.1.3	Propustnost 5:00 – 20:00	74
3.4.1.4	Propustnost 0:00 – 24:00	74
3.4.2	Vyhodnocení	74
3.5	Vyhodnocení nerekonstruovaných ŽST a návrhy na úpravu kolejíště	75
3.5.1	ŽST Chabařovice	75
3.5.2	ŽST Bílina	76
3.5.3	ŽST Most	77
3.5.4	ŽST Třebušice	77
3.5.5	ŽST Klášterec nad Ohří	78
3.5.6	Odbočka Pernštejn	78
3.5.7	ŽST Stráž nad Ohří	78
3.5.8	ŽST Vojkovice nad Ohří	79
3.5.9	ŽST Ostrov nad Ohří	79

3.5.10	Výhybna Hájek	79
3.5.11	ŽST Dalovice	80
3.5.12	Odbočka Karlovy Vary-Dvory	80
3.5.13	ŽST Nové Sedlo u Lokte	80
3.5.14	ŽST Sokolov osobní nádraží	81
3.5.15	ŽST Sokolov seřaďovací nádraží	81
3.5.16	ŽST Citice	81
3.5.17	ŽST Dasnice	81
3.5.18	ŽST Kynšperk nad Ohří	82
3.5.19	ŽST Tršnice	82
3.5.20	ŽST Řehlovice	82
3.5.21	ŽST Úpořiny	83
3.5.22	ŽST Ohníč	83
3.5.23	ŽST Světec	83
Závěr	85

Úvod

Železniční trať Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb je významnou dopravní páteří severozápadních Čech. Trať prochází Ústeckým a Karlovarským krajem v podhůří Krušných hor, je zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať má zásadní vliv na obsluhu této oblasti jak v dopravě osob, tak i v obsluze průmyslových a těžebních komplexů.

Předmětem části je dopravně-technologické posouzení trati Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb a souběžné trati Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina. Pro účely studie se počítá s parametry GPK z již realizovaných staveb, staveb v realizaci a staveb, pro které jsou zpracovány přípravné dokumentace nebo projekty. Pro všechny ostatní úseky, na kterých ještě nebylo započato s projektovou přípravou na jejich rekonstrukci, bude proveden přepočet parametrů GPK pro zavedení rychlostních profilů v_{100} a v_{150} .

Rozsahy dopravy budou projednány a potvrzeny v osobní dopravě s jednotlivými objednateli osobní dopravy, v nákladní dopravě pak s odborem O26 SŽDC.

Součástí studie jsou schémata řešení ŽST na celé trati, posouzení možnosti provozu vlaků Nex o délce 740 m, posouzení všech nerekonstruovaných ŽST (počet a délka kolejí, nástupních hran). Bude vypracován GVD i graf dynamického průběhu rychlostí pro obě řešené tratě dle zadání pro rychlostní profily v_{100} a v_{150} . Tříkolejný úsek trati Bílina – odbočka České Zlatníky bude prověřen z hlediska propustnosti na možnou úpravu na dvoukolejný.

Tvorba dokumentace byly diskutovány a schváleny na výrobních poradách se zástupci SŽDC, Ministerstva dopravy České Republiky, odboru dopravy Ústeckého a Karlovarského kraje a zúčastněných dopravců.

1 Provozně technologické vyhodnocení výchozího stavu infrastruktury

Výchozím stavem infrastruktury se pro potřeby přípravné dokumentace a s ní souvisejícím posouzením trati Ústí nad Labem – Cheb rozumí trať Ústí nad Labem – Cheb ve stávajícím stavu, v místech, kde již byly vytvořeny projekty nebo přípravné dokumentace staveb, se uvažuje s podobou infrastruktury v projektovém stavu. V návaznosti na řešenou trať se jedná o následující přípravné dokumentace a projekty staveb:

- **Zdopravnění části kolejiště v ŽST Ústí nad Labem západ**, záměr projektu, zpracovatel STRABAG Rail a.s., 07/2016, projekt v připomínkovém řízení
- **Rekonstrukce části TV v ŽST Ústí nad Labem západ**, záměr projektu, zpracovatel STRABAG Rail a.s., 07/2016, projekt v připomínkovém řízení
- **Rekonstrukce ŽST Bohosudov**, přípravná dokumentace, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 12/2016
- **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina**, přípravná dokumentace, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 04/2014
- **Trať č. 504A Ústí nad Labem – Chomutov, úsek Most – Chomutov**, projekt, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 01/2015
- **Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov**, přípravná dokumentace ve zpracování, zpracovatel PROJEKT Servis spol. s r.o.
- **Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část**, projekt, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 10/2015, ve výstavbě
- **Modernizace ŽST Chodov**, projekt, zpracovatel METROPROJEKT Praha a.s., 09/2015, ve výstavbě
- **Modernizace ŽST Cheb**, projekt, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 11/2016
- **Projekt prostorové polohy koleje na vybraných částech „Podkrušnohorského koridoru“ Ústí nad Labem – Cheb v km 126,200 – 136,050, v km 137,800 – 139,900 a v km 143,000 – 143,430**, projekt, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 12/2015

Dalšími předpoklady, které přímo nebo nepřímo ovlivňují zpracování studie, jsou:

- **Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice**, koncept technického řešení, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 11/2016
- **Elektrizace trati Kadaň-Prunéřov – Kadaň**, projekt, zpracovatel SUDOP Praha a.s., v přípravě
- **Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov**, přípravná dokumentace, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 11/2014

1.1 Popis trati

Zájmovou infrastrukturu tvoří tratě Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Teplice v Čechách – Bílina – Most – Chomutov – Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb a Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina. Tratě mají zásadní vliv na obsluhu této oblasti jak v dopravě osob, tak i v obsluze průmyslových a těžebních komplexů.

Trať Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina vede údolím řeky Bíliny a je využívána především nákladní dopravou, protože je sklonově příznivější a kratší.

Oproti tomu trať Ústí nad Labem – Cheb obsluhuje města Teplice v Čechách a odbočnou trať z Oldřichova u Duchcova také Litvínov. Trať z ŽST Bílina pokračuje údolím řeky Bíliny, poté podél přivaděče Ohře – Bílina a následně údolím řeky Ohře. S výjimkou výše uvedených dvou měst spojuje významné sídelní útvary v Podkrušnohoří – Most, Jirkov, Chomutov, Klášterec nad Ohří, Ostrov, Karlovy Vary, Sokolov a Cheb, odbočnou trať také Kadaň.

Trať obsluhuje také významné průmyslové a energetické komplexy včetně vleček do hnědouhelných dolů z ŽST Světec, Komořany, Tušimice (přes Kadaň) a Nové Sedlo u Lokte. Právě stávající i již opuštěné rekultivované hnědouhelné doly společně se zvlněnou krajinou Podkrušnohoří výrazně ovlivňují vedení trati.

1.1.1 Trať Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Cheb

Posuzovaná trať Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Cheb je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, v úseku Bílina – odbočka České Zlatníky tříkolejná, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV (Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – km 138,900) a střídavou trakční soustavou 25 kV / 50 Hz (138,900 – Cheb). Provoz probíhá podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu čísla 130 (Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří) a 140 (Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb), v nákresech jízdních řádů a v TTP je trať označena čísly 504A (Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Kadaň-Prunéřov) a 533 (Kadaň-Prunéřov – Cheb).

Trať organizačně náleží obvodu SŽDC, Stavební správa západ, OŘ Ústí nad Labem, PO Ústí nad Labem, PO Most a PO Karlovy Vary.

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení D4 (22,5 t na nápravu a 8,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 80 – 120 km.h⁻¹, které je v úseku Kyjice – Chomutov omezena na C4 (20,0 t na nápravu a 8,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 80 – 110 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 3
- průjezdný průřez Z-GC (Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Most), Z-GB (Most – Kadaň-Prunéřov a GC (Kadaň-Prunéřov – Cheb)

Nejvyšší traťová rychlost:

- Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ 80 km.h⁻¹
- Ústí nad Labem západ – Cheb 120 km.h⁻¹

Zábrzdna vzdálenost na celé trati činí 1000 m.

V úseku Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov jsou vlaky omezeny délkovým normativem na 200 m u dálkových vlaků osobní dopravy, na 145 m u zastávkových vlaků osobní dopravy a na 700 m u vlaků nákladní dopravy.

V úseku Kadaň-Prunéřov – Cheb jsou vlaky omezeny délkovým normativem na 200 m u dálkových vlaků osobní dopravy, na 170 m u zastávkových vlaků osobní dopravy a na 615 m u vlaků nákladní dopravy.

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv jsou pro přehlednost uvedeny v příloze č. 1.

Rozhodná stoupání, spády a třídy sklonu jsou uvedeny v následující tabulce.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží	---	---	0	II
Ústí nad Labem západ	0	II	9	I
Chabařovice	0	V-VI	9	I
Krupka-Bohosudov	0	V-VI	9	VI
Teplice v Čechách	9	V-VI	8	II
Řetenice	2	V	8	I
Oldřichov u Duchcova	0	V	2	VI
Bílina	10	I	8	II
Most	0	IV	4	II
Třebušice	3	III	10	I
Kyjice	0	VI	10	II
Chomutov	0	VI-VII	8	V
Kadaň-Prunéřov	8	V	-	V
Kláštepec nad Ohří	8	V	3	V
Perštejn	8	III	4	I
Stráž nad Ohří	-	III	3	I
Vojkovice nad Ohří	-	III-IV	10	I
Ostrov nad Ohří	-	VII	11	II
Hájek	-	VII	-	VII
Dalovice	11	II	2	III
Karlovy Vary	2	II	10	VII
Chodov zhlaví	10	VI	8	III-IV
Nové Sedlo u Lokte	6	V	7	IV
Sokolov	7	IV	2	I
Citice	-	II	2	I
Dasnice	-	II	3	I
Kynšperk nad Ohří	-	II-III	3	I
Tršnice	-	II-III	13	I
Cheb	-	VII-VIII	---	---

Trať je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (tříznaký automatický blok obousměrný) vyjma úseku Kadaň-Prunéřov – Chodov, kde je zabezpečovací zařízení 3. kategorie (automatické hradlo bez oddílových návěstidel). Na trati je instalován vlakový zabezpečovač LS vyjma dvou úseků Kadaň-Prunéřov – Hájek a Karlovy Vary – Chodov.

Zabezpečovací zařízení v jednotlivých ŽST a odbočkách:

- Ústí nad Labem hlavní nádraží – 3. kategorie typu ESA 11 s počítačovým ovládáním
- Ústí nad Labem západ – 3. kategorie reléové
- Chabařovice – 3. kategorie vzor AŽD 71 s číslicovou volbou
- **Bohosudov – 3. kategorie typu elektronické stavědlo dálkově ovládané z ŽST Teplice v Čechách**
- Teplice v Čechách – 3. kategorie ESA 11
- **Řetenice – 3. kategorie typu elektronické stavědlo dálkově ovládané z ŽST Teplice v Čechách**
- Oldřichov u Duchcova – 3. kategorie typu elektronické stavědlo

- Bílina – 3. kategorie reléové
- Odbočka České Zlatníky – 3. kategorie reléové
- Most – 3. kategorie reléové
- Třebušice – 3. kategorie reléové
- Kyjice – 3. kategorie reléové
- Odbočka Dolní Rybník – 3. kategorie vzor AŽD 71 dálkově ovládané z odbočky Chomutov město
- Odbočka Chomutov město – 3. kategorie reléové
- Chomutov – obvod osobní nádraží 2. kategorie – provizorní typu AŽD 86, obvod seřadovací nádraží 3. kategorie typu AŽD 71
- Odbočka Dubina – 3. kategorie reléové
- Kadaň-Pruněrov – 3. kategorie reléové
- Klášterec nad Ohří – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Perštejn – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Stráž nad Ohří – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Vojkovice nad Ohří – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Ostrov nad Ohří – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Hájek – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Dalovice – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Karlovy Vary – 3. kategorie ESA 11
- Odbočka Karlovy Vary-Dvory – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Karlovy Vary
- Chodov – 3. kategorie reléové
- Nové Sedlo u Lokte – 3. kategorie reléové
- Sokolov – 3. kategorie ESA 33
- Citice – 3. kategorie ESA 11 dálkově ovládané z ŽST Sokolov
- Dasnice – 3. kategorie reléové
- Kynšperk nad Ohří – 3. kategorie reléové
- Tršnice – 3. kategorie reléové
- Cheb – 3. kategorie reléové

Dálkově ovládané ŽST a odbočky jsou podbarveny vínově.

Uzel Ústí nad Labem a ŽST Cheb je pokryt traťovým rádiovým systémem GSM-R, zbývající část trati je pokryt traťovým rádiovým systémem TRS. Systém AVV je instalován pouze v úseku Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ.

1.1.2 Trať Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina

Posuzovaná trať Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina je součástí celostátní dráhy i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Provoz probíhá podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu čísla 131 (Ústí nad Labem – Bílina), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena čísly 504C (Ústí nad Labem západ, vjezdové nádraží – Bílina).

Trať organizačně náleží obvodu SŽDC, Stavební správa západ, OŘ Ústí nad Labem, PO Ústí nad Labem západ a PO Most.

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení D4 (22,5 t na nápravu a 8,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 60 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 2
- průjezdný průřez není uveden

Zábrzdná vzdálenost na celé trati činí 700 m.

Na předmětné trati jsou vlaky omezeny délkovým normativem na 90 m u dálkových vlaků osobní dopravy, na 80 m u zastávkových vlaků osobní dopravy a na 550 m u vlaků nákladní dopravy.

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv jsou uspořádány v následující tabulce.

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv nezávislé trakce				
Úsek trati	Lokomotivní řada	Sudý směr	Lichý směr	Poznámka
Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina	163, 363	T2100 S1850	T2100 S2000	při průjezdu celým úsekem
	181	---	---	
	2x 740 – 743	T ₄ 2320/1680 T2100/1500 S1900/1400 U1400/1200	/T ₄ 2160 T2500/2100 S2300/1900 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoli v úseku
	2x 749 – 754	/T ₄ 2160 T2500/2000 S2300/1900 U1400	T2600/2500 S2500/2400 U1400	Při průjezdu / při rozjezdu u vjezdového návěstidla Trmice
	742 (vlak Mn)	S750	S800	

Rozhodná stoupání, spády a třídy sklonu jsou uvedeny v následující tabulce.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Ústí nad Labem západ	---	---	7	I
Ústí nad Labem západ, obvod Trmice	0	IV-V	4	II-III
Řehlovice	3	III	5	II
Úpořiny	0	IV	7	II
Ohníč	0	V	5	II
Světec	3	IV-V	5	II
Bílina	0	III-IV	---	---

Trať je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (automatické hradlo bez oddílových návěstidel).

Zabezpečovací zařízení v jednotlivých ŽST:

- Řehlovice – 3. kategorie vzor AŽD 71 s číslicovou volbou
- Úpořiny – 3. kategorie reléové
- Ohníč – 3. kategorie reléové
- Světec – 3. kategorie reléové

Trať je pokryta traťovým rádiovým systémem TRS. Systém AVV není instalován.

1.2 Popis stanic na trati Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Cheb

Obecná poznámka ke statistikám ložných manipulací v jednotlivých ŽST: Data zohledňují pouze ložné manipulace majoritního dopravce ČD Cargo, data ostatních dopravců nemá projektant k dispozici.

1.2.1 ŽST Ústí nad Labem hlavní nádraží

Železniční stanice leží v km 515,992 (obvod jih), v km 516,923 (obvod osobní nádraží) a v km 518,272 (obvod sever) trati celostátní dráhy Praha-Bubeneč – Děčín hlavní nádraží.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena třemi výpravčími. Stanice je rozčleněna na tři obvody: obvod jih, obvod osobní nádraží a obvod sever.

V mezistaničním úseku Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ není žádná zastávka nebo nákladíště.

ŽST Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. je vybavena nástupištěm. Všechna nástupiště jsou přístupná podchodem. Bezbariérový přístup je možný z podchodu výtahem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	7	550	Jednostranné	226	60
1A	9	550	Jazykové	39	---
2	3 / 5	550	Ostrovní	200	120
3	1 / 2	550	Ostrovní	400	200

V ŽST je zaústěno 11 vleček, přičemž 4 vlečky nejsou provozovány a ložné manipulace za období 2013 – 2015 probíhaly na 4 vlečkách a na VNVK:

- Vlečka č. 3240 **Přístav Vaňov** (pokračování koleje č. 104)
- Vlečka č. 3239 (odbočuje z koleje č. 104a výhybkou č. 111) – není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel
- Vlečka č. 3248 **Vlečka Dobet s.r.o., Mariánská skála** (odbočuje z koleje č. 923 výhybkou č. 202)
- Vlečka č. 3249 **Vlečka ACTIVIUS Ústí nad Labem** (odbočuje z koleje č. 213 výhybkou č. 212)
- Vlečka č. 3237 **DeltaChem Ústí nad Labem** (odbočuje z koleje č. 213 výhybkou č. 222)
- Vlečka č. 3238 (odbočuje z koleje č. 213 výhybkou č. 230) – není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel
- Vlečka č. 3251 **Vlečka GRANETTE a.s.** (odbočuje z koleje č. 923 výhybkou č. 202 v obvodu osobní nádraží)
- Vlečka č. 3247 (odbočuje výhybkou č. 215) – není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel

- Vlečka č. 3250 (odbočuje výhybkou č. 223) – není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel
- Vlečka č. 3258 **Vlečka – přístav Ústí nad Labem** (odbočuje výhybkou č. 247 a pokračováním koleje č. 206a)
- Vlečka č. 3304 **DKV Praha, PP Ústí nad Labem** (odbočuje výhybkami č. 4 a 354)
- Vlečka č. 3192 **Vlečka TONASCO a.s.** (odbočuje z traťové koleje č. 1 Ústí nad Labem hl.n., obvod sever - Povrly výhybkou č. 1)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Vlečka – přístav Ústí nad Labem	84	212	399	307	2	31
Vlečka Dobet s.r.o., Mariánská skála	183	0	302	0	21	0
VNVK obvod sever	0	0	11	0	0	0
Vlečka ACTIVIUS Ústí nad Labem	145	17	104	19	6	0
Vlečka TONASCO a.s.	23	593	33	589	1	7
Celkem	435	822	849	915	30	38

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními, manipulačními kolejemi a vlečkami ve třech obvodech: Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Obvod jih			
101a	171	traťová	Pokračování koleje č. 101, TV v celé délce
101	515	traťová	Hlavní kolej, TV v celé délce
103	343	40 / traťová	Předjízdna kolej, TV v celé délce
102	672	traťová	Hlavní kolej, TV v celé délce
104	672	50 / 40	Předjízdna kolej, TV v celé délce
Obvod osobní nádraží			
1	405	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky 1. TŽK, TV v celé délce
2	583	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky 1. TŽK, TV v celé délce
3	322	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, pro všechny vlaky 1. TŽK, TV v celé délce
5	209	traťová / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, pro všechny vlaky všech směrů, TV v celé délce
7	251	traťová / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, pro všechny vlaky Děčín – Ústí nad Labem západ a zpět, TV v celé délce
9	59	40	Kusá, vjezdová a odjezdová pro vlaky směr Ústí nad Labem západ, TV v celé délce

Obvod sever			
201a	212	traťová	Pokračování koleje č. 201, TV v celé délce
201	824	traťová	Hlavní kolej, TV v celé délce
202a	235	traťová	Pokračování koleje č. 202, TV v celé délce
202	788	traťová	Hlavní kolej, TV v celé délce
203	722	50	Předjízdna kolej, TV v celé délce
204	748	50	Předjízdna kolej, TV v celé délce
205	722	50	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
206	723	40	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
208	637	40	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce, pronajatá BF Logistic s.r.o.
210	563	40	Odjezdová kolej směr Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n., TV v části koleje (zhlaví ve směru odjezdu)
212	527	40	Odjezdová kolej směr Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n., TV v části koleje (zhlaví ve směru odjezdu)
214	527	40	Odjezdová kolej směr Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n., TV v části koleje (zhlaví ve směru odjezdu)

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na jižním zhlaví a rychlost za lomítkem na severním zhlaví.

Kolejové spojky mohou být projížďeny:

- v obvodu jih na prackovickém zhlaví rychlostí 50 km/h^{-1} , kolejové spojky směrem Ústí nad Labem západ a obvod osobní nádraží rychlostí 40 km/h^{-1}
- v obvodu osobní nádraží mezi výhybkami 1 / 2 a 20 / 21 rychlostí 60 km/h^{-1} , ostatní rychlostí 40 km/h^{-1}
- v obvodu sever na zhlaví ve směru obvodu osobního nádraží rychlostí 60 km/h^{-1} , kolejové spojky směrem Povrly rychlostí 50 km/h^{-1}

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny všechny výhybky v dopravních kolejích:

- č. 1 – 21 v obvodu osobní nádraží,
- č. 101 – 110, 112 – 117 v obvodu jih
- 201, 203 – 205, 208, 211, 213, 214, 217, 218, 244, 246, 248 – 251, 253 – 256 v obvodu sever.

1.2.2 ŽST Ústí nad Labem západ

Železniční stanice leží v km 1,220 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Pruněřov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena šesti výpravčími. Stanice je rozčleněna na čtyři obvody: osobní nádraží, vnější nádraží, seřaďovací nádraží a vjezdové nádraží.

V mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice nejsou žádné zastávky.

V mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ – Řehlovice jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Trmice	0,396	7	200	Jednostranné	22
		1 / 2	300	Ostrovní	66
Koštov	2,550	1	250	Vnější	120
		2	250	Vnější	120
Stadice	5,235	1	250	Vnější	120
		2	250	Vnější	120

ŽST Ústí nad Labem západ je vybavena nástupišti. Všechna nástupiště jsou přístupná trojicí úrovnových přechodů.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	2b	200	Jednostranné, sypané	145	---
---	1b	200	Jednostranné, sypané	145	---
---	3b	200	Jednostranné, sypané	258	---
---	5b	200	Jednostranné, sypané	165	---

V ŽST je zaústěno 5 vleček, ložné manipulace za období 2013 – 2015 probíhaly 4 vlečkách a na VNVK:

- Vlečka č. 3245 **Spolek pro chemickou a hutní výrobu a.s., Ústí nad Labem** (odbočuje výhybkou č. Ch1)
- Vlečka č. 3255 **Vlečka PKÚ Trmice** (odbočuje z koleje č. 2a výhybkou č. 822 a z koleje č. 4 výhybkou č. 826)
- Vlečka č. 3257 **Teplárna Ústí nad Labem** (odbočuje výhybkou č. 827)
- Vlečka č. 3254 **OKV Ústí nad Labem** (odbočuje z koleje č. 53 výhybkou č. 34, z koleje č. 53c výhybkou č. 39, z koleje č. 605 výhybkami č. 94 a 95, z koleje č. 55 výhybkou č. 211, z koleje č. 57a výhybkou č. 215 a z koleje č. 201 výhybkou č. 520)
- Vlečka č. 3307 **Vlečka SŽDC průmyslová kolej – Ústí nad Labem západ** (odbočuje výhybkou č. 87)
- Účelové kolejiště **SDC SEE OTV** (odbočuje výhybkou č. 186)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
GREIF CZECH REPUBLIC a.s.	590	91	661	165	44	11
Opravná vozů Ústí nad Labem západ	546	450	363	373	26	27
SDC Ústí nad Labem západ	0	4	0	10	0	0
Spolek pro chemickou a hořní výrobu a.s., Ústí nad Labem	1668	445	1615	403	129	38
VNVK Ústí nad Labem západ	59	35	37	33	2	7
Celkem	2863	1025	2676	984	201	83

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními, manipulačními kolejemi a vlečkami ve třech obvodech: Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1b	467	traťová	Vjezdová, odjezdová a průjezdná směr Ústí nad Labem hlavní nádraží, TV v celé délce
1	601	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2b	163	traťová	Vjezdová, odjezdová a průjezdná směr Ústí nad Labem hlavní nádraží, TV v celé délce
2a	232	traťová	Vjezdová, odjezdová a průjezdná směr Ústí nad Labem hlavní nádraží, TV v celé délce
2	590	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3b	137	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce
3	713	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	527	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5b	113	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce
5	593	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	756	40	TV v celé délce, v km 1,860 – 2,045 zákaz jízdy drážních vozidel
7	412	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce, pro odstavování souprav osobních vlaků
9a	148	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce, pro odstavování souprav osobních vlaků
9	416	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce, pro odstavování souprav osobních vlaků
11	654	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce
13	750	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce
15	803	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny směry vyjma směru Ústí nad Labem hlavní nádraží po kolejích č. 901 a 902, TV v celé délce
17	669	40	Odjezdová na koleje č. 601, 602 a 603, TV v délce 252 m od St 3
19	312	40	Odjezdová na koleje č. 601, 602 a 603, TV v délce 174 m od St 3
23	538	40	Odjezdová na koleje č. 601, 602 a 603, TV v délce 113 m od St 3
25	534	40	Odjezdová na koleje č. 601, 602 a 603, TV v délce 212 m od St 3
27	730	40	Odjezdová na koleje č. 601, 602 a 603, TV v délce 172 m od St 3

55	670	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101	557	40	Objízdna směr Ústí nad Labem Střekov, Ústí nad Labem hl.n., obvod jih, TV v celé délce
103	536	40	Objízdna směr Ústí nad Labem Střekov, TV v celé délce
137	534	40	Vjezdová, odjezdová (pouze směr Ústí nad Labem Střekov) a průjezdná, TV v celé délce
159	395	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	301	traťová	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí č. 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
1b ¹⁾	101	traťová	Pokračování koleje č. 1a
1 ¹⁾	308	traťová	Odjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí č. 601, 602, 603 a na koleje č. 401 - 409, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
2a ¹⁾	252	40	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí č. 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
2b ¹⁾	101	40	Pokračování koleje č. 1a
2 ¹⁾	249	40	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
3a	333	traťová	Odjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí č. 601, 602, 603 a na koleje č. 401 - 409, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
3b ¹⁾	89	traťová	Pokračování koleje č. 1a
3 ¹⁾	308	traťová	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
5a	559	40	Odjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí č. 601, 602, 603 a na koleje č. 401 - 409, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
5 ¹⁾	268	40	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
7 ¹⁾	246	40	Vjezdová a průjezdná kolej od Řehlovic a z kolejí 601, 602, 603, odjezdová, průjezdná do Řehlovic, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
51 ¹⁾	600	40	Průjezdná kolej od/do Chabařovic na a z kolejí č. 601, 602, 603, průjezdná od Chabařovic na koleje č. 401 – 409, TV v celé délce.
52	600	40	Průjezdná kolej od/do Chabařovic na a z kolejí č. 601, 602, 603, průjezdná od Chabařovic na koleje č. 401 – 409, TV v celé délce.
57 ¹⁾	1059	40	Průjezdná kolej od/do Chabařovic na a z kolejí č. 601, 602, 603, průjezdná od Chabařovic na koleje č. 401 – 409, TV v celé délce.
401	629	40	Vjezdová, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
406	562	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
407	722	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
408	660	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
409	615	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce. Zákaz odstavování vozidel.
601	148	traťová	Průjezdná kolej mezi vnějším nádražím a St 5, TV v celé délce.
602	148	traťová	Průjezdná kolej mezi vnějším nádražím a St 5, TV v celé délce.
603	148	traťová	Průjezdná kolej mezi vnějším nádražím a St 5, TV v celé délce.

¹⁾ Koleje v obvodu Trmice budou přechíslovány po rekonstrukci zabezpečovacího zařízení ŽST

Kolejové spojky mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky č. 101, 103, 108, 111ab, 113 – 118ab, 121, 123, 124, 128, 174, 181, 183, 301 – 322, 801 – 824, 826, 827, 831 – 854.

1.2.3 ŽST Chabařovice

Železniční stanice leží v km 11,214 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Chabařovice – Krupka-Bohosudov nejsou žádné zastávky.

ŽST Chabařovice je vybavena nástupišti, nástupiště jsou určena pouze pro zaměstnance provozu a infrastruktury SŽDC, vlaky ŽST projíždějí. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	5a	380	Vnější	240	---
2	1 / 3	380	Ostrovní	250	---
3	2 / 6	380	Ostrovní	250	---

V ŽST je zaústěna 1 vlečka, která není provozována, nakládka probíhá sporadicky na VNVK:

- Vlečka (odbočuje výhybkou č. 22), není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
VNVK Chabařovice	0	0	4	0	0	0
Celkem	0	0	4	0	0	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	908	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	1040	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	786	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	441	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5a	244	40	Pokračování koleje č. 5, TV v celé délce, 5 + 5a 754 m
6	829	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	833	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny výhybky v dopravních kolejích, tj. výhybky č. 1 – 18, 26 – 42.

1.2.4 ŽST Bohosudov

Popis ŽST odpovídá stavu přípravné dokumentace akce **Rekonstrukce ŽST Bohosudov** odevzdané v termínu 12 / 2016.

Železniční stanice leží v km 12,938 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je dálkově řízena z ŽST Teplice v Čechách.

V mezistaničním úseku Krupka-Bohosudov – Teplice v Čechách jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Krupka-Bohosudov	13,150 v obvodu ŽST	1	550	Vnější	120
		2	550	Vnější	120
Proboštov	16,200	1	550	Vnější	155
		2	550	Vnější	185

V ŽST je zaústěna 1 vlečka, ložné manipulace probíhají na vlečkách i na VNVK:

- Vlečka **IMPRESS** (odbočuje z traťové koleje č. 2 v km 16,572 výhybkou č. 01)
- Vlečka č. 3295 **Vlečka SŽDC Bohosudov – Chabařovice st.n.** (odbočuje výhybkou č. 5 z koleje č. 3)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Impress a.s. Teplice	24	0	0	0	0	0
Montážní základna Chabařovice	0	1	47	18	0	0
VNVK Krupka-Bohosudov	34	23	0	0	6	0
Celkem	58	24	47	18	6	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	605	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	608	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	625	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 6, 10, 12 – 15, tj. všechny výhybky do dopravních kolejí.

1.2.5 ŽST Teplice v Čechách

Železniční stanice leží v km 18,118 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena výpravčím. Z ŽST jsou dálkově ovládány ŽST Bohosudov a Řetenice

V mezistaničním úseku Teplice v Čechách – Řetenice není žádná zastávka

ŽST Teplice v Čechách je vybavena nástupišti. Nástupiště č. 1 je přístupné z odbavovací haly, nástupiště č. 2 je přístupné podchodem, nástupiště č. 3 pak úrovně z konce nástupiště č. 2 – nástupiště se využívá pouze při mimořádnostech.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	3	200	Vnější	274	274
2	1 / 2	550	Ostrovní	250	77
3	4	200	Jednostranné	70	---

V ŽST je zaústěna 3 vlečky, 1 vlečka není provozována, ložné manipulace probíhají sporadicky:

- Vlečka č. 3291 **Vlečka – depo Teplice** (odbočuje výhybkou č. 102)
- Vlečka č. 3320 **Ardagh Teplice** (odbočuje z koleje č. 2 výhybkou č. O1)
- Vlečka bez názvu (odbočuje z koleje č. 22 výhybkou č. 14), vlečka není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Impress a.s. Teplice	24	0	0	0	0	0
VNVK Teplice	2	7	1	0	0	1
Ardagh Teplice	11	0	22	0	1	0
Celkem	37	7	23	0	1	1

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	442	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	447	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	547	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	447	40	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	440	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	465	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	106	40	Pokračování koleje č. 4, TV v celé délce

Kolejové spojky mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 5, 10, 23, 25 – 30.

1.2.6 ŽST Řetenice

Popis ŽST odpovídá stavu přípravné dokumentace akce **Rekonstrukce ŽST Řetenice** odevzdané v termínu 10 / 2016.

Železniční stanice leží v km 20,238 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov a v km 0,000 trati regionální dráhy Řetenice – Lovosice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je dálkově řízena z ŽST Teplice v Čechách.

V mezistaničním úseku Řetenice – Oldřichov u Duchcova není žádná zastávka

ŽST Řetenice je vybavena nástupišti. Nástupiště č. 1 je přístupné z odbavovací haly, nástupiště č. 2 je přístupné lávkou nad kolejištěm.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	5	550	Vnější	50	---
2	1 / 2	550	Ostrovní	120	---

V ŽST je zaústěna 2 vlečky, ložné manipulace probíhají sporadicky:

- Vlečka č. 3175 **Vlečka Řetenice** (Obvod vlečky – závod odbočuje z koleje č. 5a výhybkou č. 6 a z koleje č. 9 výhybkou č. 20, obvod vlečky - Energocentrum odbočuje z koleje č. 4 výhybkou č. 9)
- Vlečka č. 3176 **Vlečka Teplická strojírna** (odbočuje jako pokračování koleje č. 3a)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
VNVK Řetenice	0	5	0	0	0	0
Vlečka Řetenice	46	4781	0	5973	0	651
Celkem	42	4786	0	5973	0	651

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	247	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	385	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	247	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná mimo směr Oldřichov u Duchcova, TV v celé délce, 3 + 3a 476 m
3a	126	50	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce
4	568	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 5, 8, 9, 11, 14 – 19, 21, tj. všechny výhybky do dopravních kolejí.

1.2.7 ŽST Oldřichov u Duchcova

Popis ŽST odpovídá stavu přípravné dokumentace akce **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina** odevzdané v termínu 04 / 2014.

Železniční stanice leží v km 22,900 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov, v km 42,190 trati regionální dráhy Oldřichov u Duchcova - Litvínov a v km 40,279 trati regionální dráhy Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Oldřichov-Jeníkov	v obvodu ŽST	1	550	Vnější	120
		2 / 4	550	Jazykové	120 / 60
Duchcov	26,384	1	550	Vnější	200
		2	550	Vnější	200
Želénky	28,538	1	550	Vnější	120
		2	550	Vnější	120
Chotějovice	31,964	1	550	Vnější	120
		2	550	Vnější	120

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka **Vlečka SŽDC Oldřichov u Duchcova – Duchcov** (odbočuje z koleje č. 1a výhybkou č. 21)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Vlečka SŽDC Oldřichov u Duchcova - Duchcov	25	45	15	24	1	2
VNVK Oldřichov u Duchcova	17	28	17	32	8	0
Celkem	42	73	32	56	9	2

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	867	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	193	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	954	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	193	traťová	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	832	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	817	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	184	50	Vjezdová a odjezdová ve směru Řetenice a Děčín hl.n.
5	832	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	765	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	765	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹ na bílinském zhlaví a rychlostí 80 km/h⁻¹ na ústeckém zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 7, 9 – 11, 13 – 25, tj. všechny výhybky v dopravních kolejích.

1.2.8 ŽST Bílina

Železniční stanice leží v km 34,514 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov, a v km 26,219 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem západ – Bílina. V mezistaničním úseku Bílina – Most leží v km 42,255 odbočka České Zlatníky.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Bílina – Most jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Bílina kyselka	36,360	1	300	Vnější	220
		2	300	Vnější	150
Želenice nad Bílinou	40,304	1	300	Vnější	187
		2	300	Vnější	187

ŽST Bílina je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	1 / 5	300	Vnější	245	155
2	2 / 6	300	Ostrovní	245	155

V ŽST je zaústěny 4 vlečky a 1 účelové kolejiště:

- Vlečka č. 3006 **Doly Bílina – vlečka hlavního skladu** (odbočuje z koleje č. 113 výhybkou č. 117)
- Vlečka č. 3009 **Doly Bílina – vlečka skladu ropných produktů** (odbočuje z koleje č. 91 výhybkou č. D1)
- Vlečka č. 3007 **Vnější vlečka ČEZ, a.s. – Elektrárna Ledvice** (odbočuje z koleje č. 91 výhybkou č. D1)
- Vlečka č. 3008 **Basalt základna Bílina** (odbočuje z koleje č. 114 výhybkou č. TS1)
- Účelové kolejiště SŽDC **OSPD OŘ Ústí nad Labem, STO Bílina** (odbočuje z koleje č. 90 výhybkami č. 102A, 103, 104)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Basalt základna Bílina	0	0	266	0	15	0
Doly Bílina – vlečka hlavního skladu	0	8	0	4	0	0
VNVK Bílina	28	15	3	29	0	0
Vnitřní vlečka ELE	16	810	18	754	0	105
Celkem	44	833	287	787	15	105

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	920	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	963	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	763	traťová / 40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	790	traťová / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	695	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	719	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9	666	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
10	665	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	393	40	Kusá, odjezdová, TV v celé délce

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na teplickém zhlaví a rychlost za lomítkem na mosteckém zhlaví.

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 10, 12, 28, 29, 33 – 38.

1.2.9 ŽST Most

Železniční stanice leží v km 46,280 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov, v km 121,780 trati celostátní dráhy Žatec západ – Most a v km 0,000 trati celostátní dráhy Most – Most nové nádraží.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím a výpravčím vnější služby.

V mezistaničním úseku Most – Třebušice nejsou žádné zastávky:

ŽST Most je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	9	300	Jazykové	275	neuveden
1A	11	300	Vnější	100	neuveden
1B	9 / 13	300	Jazykové	155	neuveden
2	3 / 7	300	Ostrovní	300	neuveden
3	1 / 2	300	Ostrovní	300	neuveden
4	4 / 8	300	Ostrovní	300	neuveden

V ŽST je zaústěna 3 účelová kolejiště:

- Účelové kolejiště SŽDC **OSPD – SEE, OTV Most** (odbočuje výhybkou č. 17)
- Účelové kolejiště SŽDC **OSPD – ST Most, STO Most** (odbočuje z koleje č. 12R výhybkou č. T2)
- Kolejiště OS ČD, a.s. **DKV Plzeň, PJ Rakovník, PP Most** (odbočuje výhybkou č. 27)

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	1025	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	979	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	429	traťová / 40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce, 3 + 3a 970 m
3a	465	traťová / 40	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce
4	968	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	825	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	370	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8a	454	40	Pokračování koleje č. 8, TV v celé délce, 8 + 8a 913 m
9	738	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9a	346	40	Pokračování koleje č. 9, TV v celé délce
10	346	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	75	40	Vjezdová, odjezdová, kusá, TV v celé délce
13	181	40	Vjezdová, odjezdová, kusá, TV v celé délce
13a	193	40	Pokračování koleje č. 13, TV v celé délce
13c	20	40	Pokračování koleje č. 13, TV v celé délce
101	965	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102	967	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
104	969	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 47.

1.2.10 ŽST Třebušice

Železniční stanice leží v km 48,597 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Pruněřov a v km 0,000 trati celostátní dráhy Třebušice – Most nové nádraží.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Třebušice - Kyjice nejsou žádné zastávky:

ŽST Třebušice je vybavena nástupištěm. Nástupiště je přístupné podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
V záhlaví ŽST	1a / 2a	300	Ostrovní	90	neuveden

V ŽST jsou zaústěny 3 vlečky:

- Vlečka č. 3229 **Komořany** (odbočuje z koleje č. 51 výhybkou č. 50, z koleje č. 50 výhybkou č. 55, z koleje č. 1 výhybkou č. 65 a z koleje č. 3 výhybkou č. 52)
- Vlečka č. 3230 **Teplárna Komořany** (odbočuje z koleje č. 6b výhybkou č. 60)
- Vlečka č. 3228 **KOVODEMONT Třebušice** (odbočuje z koleje č. 11 výhybkou č. 33 a z koleje č. 9a výhybkou č. 42)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Komořany	50685	139	12511	220	4798	42
KOVODEMONT Třebušice	8	0	0	0	0	0
Teplárna Komořany	0	0	94	2944	0	0
VNVK Třebušice	0	403	0	0	0	12
Celkem	50694	542	12606	3164	4798	54

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	1136	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	251	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	927	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	243	40	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	778	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3a	449	40	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce
4	866	traťová / 60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	728	40	Pokračování koleje č. 8, TV v celé délce
6	844	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	682	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	824	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9	537	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
10	796	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	536	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
12	855	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
14	786	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
16	793	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
18	783	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
20	569	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
22	570	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 54, 57 – 61, 63 – 66.

1.2.11 ŽST Kyjice

Železniční stanice leží v km 55,610 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov. V km 60,501 leží odbočka Dolní Rybník a v km 62,801 leží odbočka Chomutov město.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Kyjice – Chomutov jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Jirkov zastávka	59,650	1	300	Vnější	260
		2	300	Vnější	260
Chomutov město	62,801	1	300	Vnější	250
		2	300	Vnější	250

ŽST Kyjice je vybavena nástupištěm. Nástupiště je přístupné podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1 / 2	300	Ostrovní	90	neuveden

V ŽST nejsou zaústěny žádné vlečky.

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	811	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	795	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	811	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	752	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 60 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 3 – 12, 19 – 24.

1.2.12 ŽST Chomutov

Železniční stanice leží v km 64,693 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov. V km 128,132 leží odbočka Dubina, která je dálkově ovládána místně výpravčím.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím, výpravčím vnější služby a výpravčím St2.

V mezistaničním úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Málkov	130,617	1	300	Vnější	240
		2	300	Vnější	240

ŽST Chomutov je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přístupem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	5	200	Jednostranné	185	160
2	3	200	Jednostranné	167	---
3	1	200	Jednostranné	300	---
4	2	200	Jednostranné	300	---
5	4	200	Jednostranné	167	---
6	6	200	Jednostranné	167	---
7	8	200	Jednostranné	115	---
8	10	200	Jednostranné	200	---

V ŽST jsou zaústěny 3 vlečky a 2 účelová kolejiště:

- Vlečka č. 3303 **NTM Chomutov** (přímé pokračování kolejí č. 16 a 18, dále odbočuje výhybkami č. 45, 55 a 60)
- Vlečka č. 3076 **Ferona, a.s. vlečka Chomutov – Spořice** (odbočuje z koleje č. 6b výhybkou č. 60)
- Vlečka č. 3078 **12007 Železářny Chomutov** (odbočuje z průmyslové koleje výhybkou č. F1). Vlečka není provozována, zákaz jízdy drážních vozidel
- Vlečka č. 3077 **KOVOŠROT GROUP CZ, a.s. – vlečka Chomutov** (odbočuje z průmyslové koleje výhybkou č. K1)
- Vlečka č. 3085 **12006 Válcovny trub Chomutov** (pokračování průmyslové koleje)
- Účelové kolejiště seřadovací nádraží **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Most, Traťový okrsek Chomutov** (tvořeno kolejemi č. 127, 134 a 136)
- Účelové kolejiště osobní nádraží **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Most, Traťový okrsek Chomutov** (odbočuje výhybkou č. 201)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
12006 Válcovny trub Chomutov	42	2367	18	603	0	20
DKV Chomutov	0	4	0	5		
Ferona, a.s. vlečka Chomutov – Spořice	15	469	0	440	0	25
KOVOŠROT GROUP CZ, a.s. – vlečka Chomutov	669	15	549	1	33	0
VNVK Chomutov	92	65	67	51	20	20
Výluková činnost Chomutov	0	6	0	7		
Celkem	818	2926	634	1106	53	65

Kolejiště ŽST se dělí na dva obvody – Chomutov osobní nádraží a Chomutov seřadovací nádraží. Kolejiště je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Obvod osobní nádraží			
1	777	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	673	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	683	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	491	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	639	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	434	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	343	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
10	291	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	225	40	Pokračování koleje č. 4, TV v celé délce
Obvod seřaďovací nádraží			
101	354	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101a	252	40	Pokračování koleje č. 101, TV v celé délce
103	696	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
105	617	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
107	583	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 4, 6, 9, 12, 13, 18 – 28, 50 – 53, 56, 59, 61, 63 – 67, 69 – 72, 304 – 309, 236, 330, 352 – 356, 359, 65a.

1.2.13 ŽST Kadaň-Prunéřov

Železniční stanice leží v km 137,351 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov, v km 137,351 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb a v km 34,808 trati regionální dráhy Kaštice – Kadaň-Prunéřov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří nejsou žádné zastávky.

ŽST Kadaň-Prunéřov je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	2 / 4	300	Ostrovní	300	---
2	1 / 5	300	Ostrovní	300	---

V ŽST jsou zaústěny 2 vlečky:

- Vlečka č. 3094 **Vlečka ČEZ, a.s. – elektrárna Prunéřov** (odbočuje z koleje č. 6 výhybkami č. 10, 12, 15 a z koleje č. 6a výhybkou č. 5)
- Vlečka č. 3200 **Vlečka ARMABETON, a.s. – Prunéřov** (odbočuje z traťové koleje Kadaň – Kadaň-Prunéřov)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
ČEZ a.s. – Elektrárna Prunéřov	543	129	224	75	18	6
Výluková činnost Kadaň-Prunéřov	0	7	0	3	0	0
Celkem	543	136	224	78	18	6

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	793	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	795	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	807	80	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	733	80	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	459	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6b	237	50	Pokračování koleje č. 6, TV v celé délce, 6 + 6b 798
7	719	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9	719	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 4, 6, 8, 11, 13, 16 – 28.

1.2.14 ŽST Klášterec nad Ohří

Železniční stanice leží v km 144,286 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Klášterec nad Ohří – Perštejn jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Kotvina	148,263	1	340	Vnější	150
		2	380	Vnější	156

ŽST Klášterec nad Ohří je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	4	300	Jednostranné	150	---
2	2	200	Jednostranné	210	---
3	1	300	Jednostranné	210	---
4	3	200	Jednostranné	46	---

V ŽST nejsou žádné vlečky.

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
VNVK Klášterec nad Ohří	80	33	58	28	0	1
Celkem	80	33	58	28	0	1

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	370	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	136	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
2	424	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	78	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
3	348	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	424	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹ na chomutovském zhlaví a rychlostí 40 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 5, 11 – 14.

1.2.15 ŽST Perštejn

Železniční stanice leží v km 151,650 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Perštejn – Stráž nad Ohří jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Boč	154,824	1	neuveden	Vnější	128
		2	neuveden	Vnější	128

ŽST Perštejn je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovňovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	neuveden	Jednostranné	167	---
---	2	neuveden	Jednostranné	167	---

V ŽST nejsou žádné vlečky.

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	475	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	475	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1, 2, 4, 5.

1.2.16 ŽST Stráž nad Ohří

Železniční stanice leží v km 157,930 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Stráž nad Ohří – Vojkovice nad Ohří nejsou žádné zastávky.

ŽST Stráž nad Ohří je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	2 / 4	neuveden	Polostrovní	170	---

V ŽST nejsou žádné vlečky.

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Vojenské lesy a statky ČR, s.p.	5	0	189	0	3	0
VNVK Stráž nad Ohří	189	0	0	0	0	0
Celkem	194	0	189	0	3	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	622	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	360	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	360	40 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 40 km/h⁻¹ na chomutovském zhlaví a rychlostí 50 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 5, 8 – 10.

1.2.17 ŽST Vojkovice nad Ohří

Železniční stanice leží v km 163,457 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Vojkovice nad Ohří – Ostrov nad Ohří nejsou žádné zastávky.

ŽST Vojkovice nad Ohří je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	neuveden	Jednostranné	187	---
---	2	neuveden	Jednostranné	187	---
---	3	neuveden	Jednostranné	144	---

V ŽST jsou zaústěny 1 vlečka:

- Vlečka **Vlečka Mattoni-Kyselka** (odbočuje z koleje č. 5 výhybkou č. 11)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Vojenské lesy a statky ČR, s.p.	9	0	0	0	0	0
VNVK Vojkovice nad Ohří	20	0	9	0	0	0
Celkem	29	0	9	0	0	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	529	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	524	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	504	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	524	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹ na chomutovském zhlaví a rychlostí 40 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 3, 14 – 18.

1.2.18 ŽST Ostrov nad Ohří

Železniční stanice leží v km 169,756 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Ostrov nad Ohří – Hájek nejsou žádné zastávky.

ŽST Ostrov nad Ohří je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1 / 2	neuveden	Oboustranné	239	---
---	2 / 4	neuveden	Oboustranné	228	---

V ŽST jsou zaústěny 2 vlečky a 1 účelové kolejiště:

- Vlečka **Vlečka PAPOS v.o.s.** (odbočuje z koleje č. 5a výhybkou č. 10)
- Vlečka **Manipulační sklad Ostrov nad Ohří – KALESPOL** (odbočuje z koleje č. 5 výhybkou č. 17)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Karlovy Vary, Traťový okresek Ostrov** (odbočuje z koleje č. 10 výhybkami č. 9 a 13)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Manipulační sklad Ostrov nad Ohří – KALESPOL	99	0	23	0	2	0
VNVK Ostrov nad Ohří	119	8	61	21	0	0
Celkem	218	8	84	21	2	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	474	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	246	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce, 1 + 1a 812 m
2	652	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	489	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	675	50 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 km/h⁻¹ na chomutovském zhlaví a rychlostí 40 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 3, 20 – 24.

1.2.19 ŽST Hájek

Železniční stanice leží v km 177,171 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Hájek – Dalovice nejsou žádné zastávky.

ŽST Hájek je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	neuveden	Jednostranné	218	---
---	2	neuveden	Jednostranné	192	---

V ŽST jsou zaústěny 1 vlečka a 1 účelové kolejiště:

- Vlečka **Vlečka Hájek** (odbočuje z koleje č. 4 výhybkou č. 6)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Karlovy Vary, Traťový okresek Karlovy Vary** (odbočuje z koleje č. 4 výhybkou č. 101)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Vlečka Hájek	0	0	0	10	0	6
Celkem	0	0	0	10	0	6

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	480	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	480	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	480	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 4, 10 – 12.

1.2.20 ŽST Dalovice

Železniční stanice leží v km 182,509 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněřov – Cheb a v km 10,635 trati regionální dráhy Dalovice – Merklín.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Dalovice – Karlovy Vary nejsou žádné zastávky.

ŽST Dalovice je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	neuveden	Jednostranné	170	---
---	2	neuveden	Jednostranné	170	---
---	4	neuveden	Jednostranné	40	---

V ŽST jsou zaústěny 1 vlečka:

- Vlečka č. 3302 **Vlečka TSR Dalovice** (odbočuje z koleje č. 102 výhybkou č. 101)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
TSR Dalovice	15	0	18	0	0	0
VNVK Dalovice	0	58	0	37	0	0
Celkem	15	58	18	37	0	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	648	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	592	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	573	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	493	traťová / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101	482	40	Pro průjezd vlaků směr Merklín

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

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 3, 6b, 12 – 17.

1.2.21 ŽST Karlovy Vary

Popis ŽST odpovídá stavu projektu stavby **Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část** odevzdané v termínu 10 / 2015.

Železniční stanice leží v km 185,452 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb a v km 3,124 trati regionální dráhy Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice. V km 190,064 leží odbočka Karlovy Vary-Dvory

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím. Je stanicí dirigující pro tratě D3 Nejdek – Potůčky a Dalovice – Merklín. Z ŽST jsou dálkově řízeny ŽST Klášterec nad Ohří, Perštejn, Stráž nad Ohří, Vojkovice nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Hájek, Dalovice a odbočka Karlovy Vary-Dvory.

V mezistaničním úseku Karlovy Vary – Chodov jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Karlovy Vary-Dvory	190,064	1	380	Vnější	170
		2	380	Vnější	170

ŽST Karlovy Vary je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná podchodem a lávkou.

Nástupišť v ŽST					
Nástupišť č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupišť	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	1	550	Jazykové	250	neuveden
	3	550		90	neuveden
2	2 / 4, 4a	550	Ostrovní	250	neuveden

V obvodu ŽST je zaústěno 1 nákladiště a 3 účelová kolejiště:

- Nákladiště **Karlovy Vary-Dvorce** (odbočuje z traťové koleje č. 1 výhybkou č. 5)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Karlovy Vary, Traťový okrsek Karlovy Vary** (tvoří koleje č. 12, 12b, 14b)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Karlovy Vary, Traťový okrsek Karlovy Vary** (odbočuje z koleje č. 7 výhybkou č. 10)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, SEE Karlovy Vary** (odbočuje z koleje č. 1 výhybkou č. 31)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
VNVK Karlovy Vary	24	65	160	170	1	0
Celkem	24	65	160	170	1	00

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	318	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	163	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce, 1 + 1a 606 m
2	397	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	247	traťová	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	114	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	145	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	317	60	Pokračování koleje č. 4, TV v celé délce, 4 + 4a 317 m
6	173	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6a	299	50	Pokračování koleje č. 6, TV v celé délce, 6 + 6a 542 m
8	430	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
10	360	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 3, 5, 6, 8, 9, 12ab, 14, 15, 18, 19, 21, 23, 27 – 30, 32 – 34, 36, 37.

1.2.22 ŽST Chodov

Železniční stanice leží v km 195,442 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněřov – Cheb, km 0,000 trati regionální dráhy Chodov – Nová Rokle a v km 21,260 trati regionální dráhy Krásný Jez - Chodov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Karlovy Vary.

V mezistaničním úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte nejsou žádné zastávky.

ŽST Chodov je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	1 / 2	550	Ostrovní	250	neuveden
4	4	550	Jednostranné	90	neuveden

V obvodu ŽST jsou zaústěny 3 vlečky a 1 účelové kolejiště:

- Vlečka č. 3074 **Vlečka Day-Dec, s.r.o.** (odbočuje z koleje č. 1 výhybkou č. 3)
- Vlečka č. 3075 **Vlečka – Montážní základna Chodov** (odbočuje z vlečky č. 3074 výhybkou č. S3)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Day-Dec, s.r.o.	40	74	69	204	2	62
CHODOS CHODOV nový závod	4	0	0	0	0	0
KMK GRANIT, a.s. Chodov	1765	25	1869	0	88	0
Petr Veselý Chodov	52	0	41	7	0	0
Sedlecký kaolín a.s., vlečka Božíčany	481	365	532	366	52	38
VNVK Chodov	1	2	0	0	0	0
Vlečka – Montážní základna Chodov	14	20	10	3	0	0
Celkem	2357	486	2521	580	142	100

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
101	392	traťová	Staniční pokračování traťové koleje č. 1, TV v celé délce
102	392	traťová	Staniční pokračování traťové koleje č. 2, TV v celé délce
1	573	80	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	496	100 / 60	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	181	100	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	479	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	104	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	355	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4b	160	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná
4c	105	30	Kusá

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na karlovarském zhlaví a rychlost za lomítkem na chebském zhlaví.

Kolejová spojka mezi kolejemi 101 a 102 může být projížďena rychlostí 80 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 8, 10, 11, 23, 25 – 28.

1.2.23 ŽST Nové Sedlo u Lokte

Železniční stanice leží v km 198,252 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb a v km 18,564 trati regionální dráhy Krásný Jez – Chodov.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím a panelistou.

V mezistaničním úseku Nové Sedlo u Lokte – Sokolov jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Královské Poříčí	205,330	1	360	Vnější	168
		2	360	Vnější	168

ŽST Nové Sedlo u Lokte je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	1 / 3	300	Ostrovní	180	neuveden
2	2 / 4	300	Ostrovní	180	neuveden

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka č. 3145 **Vlečka SU, a.s. Vřesová** (odbočuje výhybkami č. 3, 11, 16 a 25)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
O-I Manufakturing ČR – Nové Sedlo u Lokte	699	61	421	37	33	4
VNVK Nové Sedlo u Lokte	0	10	7	62	0	0
SU, a.s. Vřesová	26968	1189	22647	2965	2115	215
Celkem	27667	1260	3064	1603	2148	219

Kolejiště je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Koleje SŽDC			
1	1030	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	125	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	1073	traťová	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2b	69	traťová	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
3	891	40 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3b	85	50	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce
4	897	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	823	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	818	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	780	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
8	889	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
Koleje vlečky SU			
8a	168	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
100	835	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
102	765	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
104	668	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
106	749	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
108	704	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
110	713	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
112	731	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 40 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví a rychlostí 50 km/h⁻¹ na chebském zhlaví. Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 18, 22a1, 22a2, 23 – 112b2.

1.2.24 ŽST Sokolov

Železniční stanice leží v km 208,154 trati celostátní dráhy Kadaň-Prunéřov – Cheb a v km 0,000 trati regionální dráhy Sokolov – Kraslice státní hranice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím a výpravčím vnější služby. Z ŽST je dálkově řízena ŽST Citice. ŽST se dělí na obvod osobního a seřadovacího (km 209,684) nádraží.

V mezistaničním Sokolov - Citice nejsou žádné zastávky.

ŽST Sokolov je vybavena nástupištěmi. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	3	550	Jednostranní	100	částečně
2	1 / 2	550	Ostrovní	250	částečně

V ŽST je zaústěna 1 vlečka a 1 účelové kolejiště:

- Vlečka č. 3183 **MOMENTIVE vl. vl.** (přímé pokračování koleje č. 3a)
- Účelové kolejiště SŽDC **Koleje OSPD, OŘ Ústí nad Labem, Provozní středisko Chodov** (odbočuje z koleje č. 5 výhybkou č. 12)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
MOMENTIVE vl.vl.	247	1914	163	1471	10	130
VNVK Sokolov	182	2	111	7	0	0
Celkem	429	1916	274	1478	10	130

Kolejiště je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Sokolov osobní nádraží			
1a	63	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
1	600	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	168	traťová	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
2	556	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	315	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3b	143	40	Pokračování koleje č. 3, TV v celé délce, 3 + 3b 520 m
4	349	40 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	302	40 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
Sokolov seřaďovací nádraží			
201	647	traťová	Pokračování koleje č. 1, TV v celé délce
202	634	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
203	647	40	Pokračování koleje č. 2, TV v celé délce
205	629	40	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
207	649	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na karlovarském zhlaví a rychlost za lomítkem na chebském zhlaví.

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 9, 11, 22 – 29 v obvodu osobního nádraží a 30, 201, 239 – 241, 243 v obvodu seřaďovacího nádraží.

1.2.25 ŽST Citice

Železniční stanice leží v km 211,654 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST není obsazena, je ovládána dálkově z ŽST Sokolov.

V mezistaničním úseku Citice – Dasnice jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Hlavno	212,995	1	275	Vnější	170
		2	275	Vnější	160

ŽST Citice je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovňovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	240	Jednostranné	170	---
---	2	220	Jednostranné	170	---

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka **Vlečka SU a.s. Citice UTT** (odbočuje výhybkou č. 8b)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Báňská stavební společnost s.r.o.	23	0	0	0	0	0
ČEZ, a.s. – Elektrárna Tisová	35	1490	32	1270	0	129
DRUSO – Dolní Rychnov	96	0	93	1	4	0
VNVK Citice	0	0	0	1	0	0
TSR Dolní Rychnov	339	0	307	2	0	0
Celkem	493	1490	432	1274	4	129

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	650	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	675	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
17	668	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce
19	668	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 11.

1.2.26 ŽST Dasnice

Železniční stanice leží v km 217,377 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Dasnice – Kynšperk nad Ohří nejsou žádné zastávky.

ŽST Dasnice je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	1	90	Jednostranné	249	---
---	2	220	Jednostranné	246	---
---	4	250	Jednostranné	247	---
---	8	200	Jednostranné	94	---

V ŽST nejsou zaústěny žádné vlečky.

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
VNVK Dasnice	0	12	0	0	0	0
Celkem	0	12	0	0	0	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	569	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	656	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	478	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
4	617	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
5	405	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
6	532	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
7	406	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
8	448	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek nejsou vybaveny žádné výhybky.

1.2.27 ŽST Kynšperk nad Ohří

Železniční stanice leží v km 222,685 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Nebanice	225,981	1	330	Vnější	168
		2	260	Vnější	173

ŽST Kynšperk nad Ohří je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	3	250	Jednostranné	80	neuveden
2	1	250	Jednostranné	200	neuveden
3	2	250	Jednostranné	200	neuveden

V obvodu ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka č. 3143 **Primagra a.s. – vlečka Nebanice** (odbočuje v nákladisti zastávce Nebanice z koleje č. 5 výhybkou č. Z1)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Kynšperský kovošrot s.r.o. Kynšperk	54	0	49	0	4	0
VNVK Kynšperk nad Ohří	14	9	0	7	0	0
Celkem	68	9	49	7	4	0

Kolejiště je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Koleje SŽDC			
1	643	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	670	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	579	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
4	641	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
6	525	40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 60 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví a rychlostí 40 km/h⁻¹ na chebském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek nejsou vybaveny žádné výhybky.

1.2.28 ŽST Tršnice

Železniční stanice leží v km 232,105 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněřov – Cheb, v km 0,000 trati regionální dráhy Tršnice – Bad Brambach a v km 0,000 trati regionální dráhy Tršnice – Luby u Chebu. Je stanicí dirigující pro trať D3 pro trať Tršnice – Luby u Chebu.

Sídlem přednosty provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Tršnice – Cheb nejsou žádné zastávky.

ŽST Tršnice je vybavena nástupištěm. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přechodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	3	230	Jednostranné	267	částečně
2	1	270	Jednostranné	170	---
3	2	270	Jednostranné	170	---
4	4	250	Jednostranné	170	---
5	6	200	Jednostranné	200	---
6	8	200	Jednostranné	119	----

V obvodu ŽST je zaústěno 1 účelové kolejiště:

- Účelové kolejiště SŽDC **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, ST Karlovy Vary, Traťový okrsek Tršnice** (odbočuje z koleje č. 3 výhybkou č. 9)

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Koleje SŽDC			
1	668	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	748	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	569	50 / 40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
4	634	50 / 40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
6	634	50 / 40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
8	538	50 / 40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
10	494	50 / 40	Vjezdová a odjezdová, TV v celé délce
12	358	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce
14	260	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce
16	171	40	Vjezdová a odjezdová směr Cheb, TV v celé délce

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na karlovarském zhlaví a rychlost za lomítkem na chebském zhlaví.

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 50 km/h⁻¹ na karlovarském zhlaví a rychlostí 40 km/h⁻¹ na chebském zhlaví.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 8, 10, 43XA, 44 – 46.

1.2.29 ŽST Cheb

Popis ŽST odpovídá stavu projektu stavby **Modernizace ŽST Cheb** odevzdané v termínu 11 / 2016.

Železniční stanice leží v km 237,232 trati celostátní dráhy Kadaň-Pruněrov – Cheb, v km 455,030 trati celostátní dráhy Plzeň – Cheb, v km 74,400 trati regionální dráhy Cheb – Hranice v Čechách a v km 151,486 mezinárodní trati Nürnberg – Cheb. ŽST se člení na obvod osobního a nákladního nádraží.

Sídlem přednosty provozního obvodu je PO Karlovy Vary. ŽST je obsazena výpravčím.

ŽST Cheb je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná podchodem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	11	550	Jednostranné	320	neuveden
2	3	550	Ostrovní	320	neuveden
	7a	550		175	neuveden
	7b			113	
	5	550	Jazykové	75	neuveden
3	2	550	Ostrovní	310	neuveden
	6	550		355	
	4a	550	jazykové	120	
	4b			85	

V obvodu ŽST jsou zaústěny 4 vlečky a 3 účelová kolejiště:

- Vlečka č. 3067 **PH KOVO RECYCLING CHEB, s.r.o.** (odbočuje z koleje č. 94 výhybkou č. 704XA)
- Vlečka č. 3073 **Vlečka Strojírny Cheb, a.s.** (odbočuje z 2. výtahové koleje výhybkou č. U1)

- Vlečka č. 3068 **OKV Cheb** (odbočuje z koleje č. 90 výhybkou č. 401)
- Vlečka č. 3292 **Vlečka DKV Plzeň, PJ Cheb** (odbočuje výhybkami č. 120, 121, 212 a 213)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, SEE – OTV v Chebu** (odbočuje výhybkou č. 1)
- Účelové kolejiště **OSPD, OŘ Ústí nad Labem, Správa tratí Karlovy Vary, Provozní středisko Cheb** (odbočuje z koleje č. 305 výhybkou č. 320)
- Účelové kolejiště **DKV Plzeň celostátní dráha** (odbočuje výhybkou č. 55)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Agrona, a.s. – vlečka Cheb	0	0	0	0	0	0
ČD CARGO, a.s. SOKV Cheb	3	17	1	11	0	0
DKV Cheb	3	17	2	13	0	1
PH KOVO-RECYCLING CHEB, s.r.o.	400	56	459	119	36	20
Strojírny Cheb, a.s.	0	0	0	0	0	4
VNVK Uhelny dvůr Cheb	158	43	205	1353	24	335
Celkem	564	133	667	1496	60	360

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
Obvod osobní nádraží			
1	468	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	484	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	586	60	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	149	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4b	127	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	166	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	534	80 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7a	251	60 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7b	180	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9a	185	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
9b	126	50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	392	60 / 50	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Obvod nákladní nádraží			
8	577	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
10	576	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
12	698	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
14	722	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
16	702	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
18	679	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
20	635	60 / 40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
130	518	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
132	567	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
134	573	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
136	610	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
138	602	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
140	609	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
146	489	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
148	493	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
150	488	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
152	492	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
154	552	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce
156	548	40	Směrová, odjezdová, TV v celé délce

V případě rozdílných rychlostí na zhlaví je uvedena rychlost před lomítkem na karlovarském zhlaví a rychlost za lomítkem na plzeňském zhlaví.

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížďeny rychlostí 50 – 60 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST jsou vybaveny výhybky č. 1 – 4, 7, 9, 11, 13, 14, 17, 21, 22, 25, 28 – 39, 51 – 54, 60, 62 – 64, 66, 69 – 78, 80 – 83, 88 – 91.

1.3 Popis stanic na trati Ústí nad Labem západ – Bílina

Obecná poznámka ke statistikám ložných manipulací v jednotlivých ŽST: Data zohledňují pouze ložné manipulace majoritního dopravce ČD Cargo, data ostatních dopravců nemá projektant k dispozici.

1.3.1 ŽST Řehlovice

Železniční stanice leží v km 6,653 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem západ – Bílina.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Řehlovice – Úpořiny jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Brozánky	8,200	1	250	Vnější	120
		2	250	Vnější	120
Rtyně nad Bílinou	10,100	1	250	Vnější	120
		2	250	Vnější	120
Velvěty	11,630	1	250	Vnější	120
		2	250	Vnější	120

ŽST Řehlovice je vybavena nástupištěm. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přístupem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
---	5	250	Jednostranné	100	---
---	1	250	Jednostranné	120	---
---	2	250	Jednostranné	120	---

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka č. 3174 **Vlečka Řehlovice** (odbočuje z koleje č. 4 výhybkami č. 101 a 113)

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	800	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	783	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	739	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	709	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	730	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST nejsou vybaveny žádné výhybky.

1.3.2 ŽST Úpořiny

Železniční stanice leží v km 13,498 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem západ – Bílina a v km 9,335 trati regionální dráhy Řetenice – Lovosice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je Vojtěšská 856/2, Ústí nad Labem. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Úpořiny – Ohníč jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Lbín	15,140	1	300	Vnější	120
		2	300	Vnější	120

ŽST Úpořiny je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přístupem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	6	200	Jednostranné	100	---
2	4	200	Jednostranné	100	---
3	2	200	Jednostranné	120	---
4	1	200	Jednostranné	120	---
5	3	200	Jednostranné	120	---
6	5	200	Jednostranné	200	---

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka č. 3235 **Vlečka Lybar, a.s. Velvěty** (odbočuje z koleje č. 9 výhybkou č. 4)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Lybar, a.s. Velvěty	3	103	1	92	1	7
VNVK Úpořiny	4	12	2	8	0	0
Celkem	7	115	3	100	1	7

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	308	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	267	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	332	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	187	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	220	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	100	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	235	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST nejsou vybaveny žádné výhybky.

1.3.3 ŽST Ohnič

Železniční stanice leží v km 18,952 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem západ – Bílina.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Ohnič – Světec jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Hostomice nad Bílinou	21,420	1	300	Vnější	120
		2	300	Vnější	120

ŽST Ohnič je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přístupem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	6	200	Jednostranné	90	---
2	4	200	Jednostranné	200	---
3	2	200	Jednostranné	200	---
4	1	200	Jednostranné	200	---

V ŽST je zaústěna 1 vlečka:

- Vlečka č. 3150 HET, s.r.o. Ohníč (odbočuje z koleje č. 5a výhybkou č. 13)

V ŽST za sledované období neproběhly ložné manipulace.

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	765	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	760	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	712	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	698	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	435	40	Odjezdová do Úpořin, TV v celé délce
6	651	40	Kusá, odjezdová do Úpořin, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST nejsou vybaveny žádné výhybky.

1.3.4 ŽST Světec

Železniční stanice leží v km 22,646 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem západ – Bílina.

Sídlem přednosti provozního obvodu je PO Most. ŽST je obsazena výpravčím.

V mezistaničním úseku Světec - Bílina jsou následující zastávky:

Seznam zastávek					
Název zastávky	Km poloha zastávky	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]
Bílina-Chudeřice	23,715	1	300	Vnější	125
		2	300	Vnější	125

ŽST Světec je vybavena nástupišti. Nástupiště jsou přístupná úrovnovým přístupem.

Nástupiště v ŽST					
Nástupiště č.	Kolej č.	Výška nad TK [mm]	Typ nástupiště	Délka hrany [m]	Kryté v délce [m]
1	4	200	Jednostranné	92	---
2	2	200	Jednostranné	92	---
3	1	200	Jednostranné	92	---

V ŽST jsou zaústěny 2 vlečky:

- Vlečka č. 3190 **CRYSTALEX a.s., provoz Hostomice** (odbočuje z koleje č. 6 výhybkou č. 12)
- Vlečka č. 3189 **Doly Bílina – úpravna uhlí Ledvice** (odbočuje z koleje č. 1 výhybkou č. 5 a z koleje č. 6 výhybkou č. 22)

Rozsah nakládky a vykládky na jednotlivých manipulačních místech ŽST						
Rok	2013		2014		2015	
Manipulační místo	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka	Nakládka	Vykládka
Doly Bílina – úpravna uhlí Ledvice	70259	95	75237	135	7884	0
VNVK Světec	0	2	47	12	0	0
Celkem	70259	97	75284	147	7884	0

Kolejiště ŽST je tvořeno dopravními a manipulačními kolejemi. Následující tabulka podává přehled o dopravních kolejích, jejich délce a určení.

Seznam dopravních kolejí v ŽST			
Kolej č.	Užitečná délka [m]	Rychlost [km.h ⁻¹]	Účel, použití koleje
1	549	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	560	traťová	Hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	516	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	458	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	422	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	332	40	Vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
7	332	40	Odjezdová do Ohníče, TV v celé délce
9	352	40	Odjezdová do Ohníče, TV v celé délce
11	308	40	Odjezdová do Ohníče, TV v celé délce

Kolejové spojky v hlavních kolejích mohou být projížděny rychlostí 40 km/h⁻¹.

Elektrickým ohřevem výhybek ŽST nejsou vybaveny žádné výhybky.

2 Rozsah dopravy a dopravní technologie

2.1 Rozsah osobní dopravy – výchozí stav

Rozsah osobní dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2016 / 2017 ve stavu beze změn platný od 11. prosince 2016.

Objednatelům vlaků dálkové dopravy je Ministerstvo dopravy ČR, objednatelům vlaků regionální dopravy jsou Ústecký a Karlovarský kraj. Všechny vlaky na území Ústeckého kraje jsou integrovány v rámci DÚK. Na území Karlovarského kraje jsou integrovány vlaky vyjma kategorie R v rámci IDOK.

2.1.1 Rychlíkové linky

Objednatelům rychlíkových linek je Ministerstvo dopravy ČR, v některých případech ve spolupráci s kraji.

Linka **R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb** je provozována celodenně v taktu 120 min. Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Ústí nad Labem hlavní nádraží, Teplice v Čechách, Bílina, Most, Jirkov zastávka, Chomutov město, Chomutov, Kadaň-Pruněrov, Klášterec nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Karlovy Vary, Chodov, Sokolov, Kynšperk nad Ohří a Cheb

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

Vlaky linky R5 jsou obvykle tvořeny lokomotivou řady 162 Praha – Ústí nad Labem) / 362 (Ústí nad Labem – Cheb) a pěti až šesti vozy klasické stavby.

Linka **R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most** je provozována celodenně v taktu 120 min s vynechaným párem spojů v dopoledních hodinách. Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Most, Jirkov zastávka, Chomutov město a Chomutov.

Linka R 25 z ŽST Chomutov pokračuje ve směru Žatec a Plzeň. Poloha linky je určena uzly v ŽST Plzeň a Most. Časová poloha linky je dlouhodobě stabilní.

Objednatelům čtyř párů spojů (plus nedělního) je Ministerstvo dopravy, další spoje jsou v gesci krajů, proto je část vlaků provozována dopravcem GW Train Regio a.s. a další část dopravcem České dráhy a.s. Vlaky linky jsou tvořeny jednotkou 628 (vybrané spoje v pátek a v neděli zdvojené) nebo motorovým vozem řady 842 a jedním vozem.

2.1.2 Linky spěšných vlaků

Linka **U51 Ústí nad Labem – Most – Chomutov** je provozována v ranní špičce v taktu 120 min směrem do Ústí nad Labem a v odpolední špičce směrem z Ústí nad Labem. Jeden pár vlaků pokračuje až do ŽST Cheb. Na předmětném úseku zastavuje obdobně jako vlaky linky R5, navíc obsluhuje Ústí nad Labem západ a Duchcov. Na území Karlovarského kraje se četnost zastavení blíží vlakům Os. Vyjma toho jsou vybrané vlaky provozovány v noční době s čtenějšími místy zastavení.

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

Vlaky linky Sp jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

2.1.3 Linky osobních vlaků na území Ústeckého kraje

Linka **U1 + U51 Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov (– Kadaň-Pruněrov)** je provozována celodenně v taktu 60 min, v úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách pak v ranní a odpolední špičce v taktu 30 min, v úseku Chomutov – Kadaň-Pruněrov v taktu 120 min. Vlaky zastavují ve všech

ŽST a zastávkách vyjma Chabařovic. ŽST Třebošice a Kyjice jsou obsluhovány jen účelově v ranní a odpolední době.

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

Linka **U2 Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří (– Karlovy Vary)** je provozována celodenně v taktu 120 min, v úseku Chomutov – Klášterec nad Ohří (s přestupem v Kadani-Pruněřově) jsou vlaky proloženy s linkou U1 + U51 asymetricky cca na 60 min. Vlaky zastavují ve všech ŽST a zastávkách. ŽST Třebošice a Kyjice jsou obsluhovány jen účelově v ranní a odpolední době.

Vlaky linky U2 jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

Linka **U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní a odpolední špičce v taktu 60 min. Vlaky zastavují ve všech ŽST a zastávkách.

Vlaky linky U5 jsou obvykle tvořeny motorovou jednotkou řady 814 + 914 RegioNova.

Linka **U6 Lovosice – Teplice v Čechách** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní špičce v taktu 60 min. Linka se týká předmětné trati pouze v mezistaničním úseku Teplice v Čechách – Řetenice, poté vlaky pokračují ve směru Úpořiny.

Vlaky linky U6 jsou obvykle tvořeny motorovou jednotkou řady 814 + 914 RegioNova.

Linka **U14 Jirkov zastávka – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní špičce v taktu 60 min. Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Chomutov město a Chomutov.

V rámci linky U14 jsou provozovány i Sp vlaky linky R16 (jejich objednávka probíhá mimo gesci Ministerstva dopravy ČR), na předmětném úseku se svým zastavováním neliší od vlaků Os.

Linka U14 (R16) se týká předmětné trati pouze v úseku odbočka Dolní Rybník – Chomutov, poté vlaky pokračují z ŽST Chomutov pokračuje ve směru Lužná u Rakovníka a z odbočky Dolní Rybník ve směru Jirkov.

Vlaky linky U14 (R16) jsou obvykle tvořeny motorovou jednotkou řady 814 + 914 RegioNova.

Linka **U24 Litvínov – Teplice v Čechách** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní a odpolední špičce jsou prodlouženy vlaky Ústí nad Labem – Teplice v Čechách až do ŽST Louka u Litvínova asymetricky cca na 60 min. Vlaky staví ve všech ŽST a zastávkách.

Vlaky linky U2 jsou obvykle tvořeny motorovou jednotkou řady 814 + 914 RegioNova nebo jednotkou řady 440 RegioPanter (u vlaků Ústí nad Labem – Louka u Litvínova).

2.1.4 Linky osobních vlaků na území Karlovarského kraje

Situace na území Karlovarského kraje je odlišná. Vlaky v současné době nejsou vedeny v taktu (návrh taktového GVD je již připraven a projektant jej má k dispozici), vlak jezdí cca 1x za hodinu. Část vlaků v ranní a odpolední špičce je vedena celým úsekem bez přestupu, ve všech ostatních případech jsou vlaky vedeny v úseku (Most –) Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary a Karlovy Vary – Cheb.

Vlaky jsou obvykle tvořeny jednotkou řady 440 RegioPanter.

2.1.5 Souhrn stávajícího rozsahu osobní dopravy

Provoz vlaků osobní dopravy na předmětné trati byl shrnut do následující tabulky. V tabulce nejsou uvedeny jednotlivé mezistaniční úseky, ale ucelené úseky, ve kterých je rozsah dopravy konstantní. Rozsah dopravy odpovídá běžnému pracovnímu dni v období mimo školních prázdnin. V době školních prázdnin, stejně jako o víkendech, je rozsah dopravy nižší.

Rozsah osobní dopravy – stávající stav [počet vlaků za 24 hodin / za 2 h dopravní špičky]							
Směr	Směr Ústí nad Labem – Cheb			Směr Cheb – Ústí nad Labem			
Úsek	R	Sp	Os	R	Sp	Os	Celkem
Ústí nad Labem hl.n. – Ústí nad Labem západ	8 / 1	5 / 1	31 / 4	10 / 1	3 / 1	30 / 4	87 / 12
Ústí nad Labem západ – Úpořiny	---	---	11 / 2	---	---	11 / 2	22 / 4
Úpořiny – Bílina	---	---	10 / 2	---	---	10 / 2	20 / 4
Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách	8 / 1	5 / 1	29 / 4	9 / 1	3 / 1	29 / 4	83 / 12
Teplice v Čechách – Řetenice	8 / 1	5 / 1	34 / 5	9 / 1	3 / 1	35 / 5	94 / 14
Řetenice – Oldřichov u Duchcova	8 / 1	5 / 1	25 / 4	9 / 1	3 / 1	26 / 4	76 / 12
Oldřichov u Duchcova – Bílina	8 / 1	5 / 1	20 / 2	9 / 1	3 / 1	21 / 2	66 / 8
Bílina – Most	9 / 1	5 / 1	19 / 2	9 / 1	3 / 1	22 / 2	67 / 8
Most – odbočka Dolní Rybník	14 / 2	5 / 1	18 / 2	15 / 2	3 / 1	19 / 2	74 / 10
odbočka Dolní Rybník – Chomutov	14 / 2	9 / 2	25 / 3	15 / 2	6 / 1	25 / 3	94 / 12
Chomutov – Kadaň-Pruněřov	7 / 1	2 / 1	23 / 3	8 / 1	3 / 1	21 / 3	64 / 10
Kadaň-Pruněřov – Klášterec nad Ohří	7 / 1	1 / 1	21 / 3	7 / 1	2 / 1	20 / 3	58 / 10
Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary	7 / 1	1 / 1	10 / 2	7 / 1	1 / 1	9 / 2	35 / 8
Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte	7 / 1	1 / 1	10 / 2	7 / 1	1 / 1	11 / 2	37 / 8
Nové Sedlo u Lokte – Sokolov	7 / 1	---	13 / 2	7 / 1	---	11 / 2	38 / 6
Sokolov – Cheb	7 / 1	---	12 / 2	7 / 1	---	11 / 2	37 / 6

2.2 Rozsah osobní dopravy – výhledový stav

Vstupní rozsah osobní dopravy pochází dle zadání z údajů **Technicko ekonomické studie železniční trati Ústí nad Labem hl.n. – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb (mimo)**. Data byla dále čerpána z přípravných dokumentací staveb **Rekonstrukce ŽST Bohosudov** a **Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina**, z projektů staveb **Trať č. 504A Ústí nad Labem – Chomutov, úsek Most – Chomutov, Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část a Modernizace ŽST Cheb** a z konceptu technického řešení **Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice**.

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

2.2.1 Rychlíkové linky

Linka **R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb** bude provozována celodenně v taktu 120 min, ve střednědobém výhledu je předpoklad posílit linku o 1 pár vlaků.

Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Ústí nad Labem hlavní nádraží, Teplice v Čechách, Bílina, Most, Jirkov zastávka, Chomutov město, Chomutov, Kadaň-Pruněřov, Klášterec nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Karlovy Vary, Chodov, Sokolov, Kynšperk nad Ohří a Cheb. V GVD 2015/2016 bylo zrušeno zastavování na zastávce Duchcov a obnovení zastavování se již výhledově nepředpokládá. Zastavování v dalších ŽST a zastávkách je dlouhodobě stabilní.

7 párů vlaků bude vedeno v úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb, zbývající dva páry vlaků budou ukončeny v ŽST Kadaň (namísto dnešního Chomutova).

Poloha linky R5 je determinována linkou expresního segmentu Ex3 Praha – Ústí nad Labem – Německo, se kterou je linka R5 v úseku Praha – Ústí nad Labem vzájemně proložena do výsledného taktu 60 min. Maximální délka vlaku 200 m pak vychází z délky nástupiště č. 2 u koleje č. 5 v ŽST Ústí nad Labem hl.n.

Časová poloha linky je stabilní. V případě doplnění spojek v ŽST Ústí nad Labem hl.n. obvod osobní nádraží bude pouze zvýšena stabilita provozního modelu, časový posun linky v řádu minut je možný podle linky Ex3, pro účely studie má být uvažováno s dnešní polohou linky.

Ministerstvo dopravy ČR bude požadovat na lince R5 nasazení vratné soupravy, aby nemuselo docházet k přepřahům v ŽST Ústí nad Labem hl.n. Výhledově je proto možné předpokládat soupravu ve složení lokomotiva řady 380 (či jiná adekvátní lokomotiva, která může využít rychlosti 160 km/h v úseku Praha – Ústí nad Labem), šest vozů klasické stavby pro rychlost v_{130} a řídící vůz. Alternativou může být i jednotka řady 660 InterPanter či obdobného typu (pravděpodobně v sedmivozovém provedení, aby vyhovovala ve výhledu i kapacitně).

Linka **R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most** bude provozována celodenně v taktu 120 min obdobně se dnešním stavem, lze předpokládat nasazení vynechaného spoje na pravidelný takt. Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Most, Jirkov zastávka, Chomutov město a Chomutov.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 844 RegioShark.

2.2.2 Linky spěšných vlaků

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

Na předmětném úseku zastavuje obdobně jako vlaky linky R5, navíc obsluhuje Ústí nad Labem západ a Duchcov. Linka U51 tak doplní linku R5 na výsledný takt 60 min.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 640 RegioPanter.

Linka **Sp Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb** by měla v režii Karlovarského kraje v dopravních špičkách tvořit pokračování linky U51.

Na území Karlovarského kraje zastavuje ve všech ŽST a zastávkách a nahrazuje tak vlak Os Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary – Cheb.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 640 RegioPanter.

2.2.3 Linky osobních vlaků na území Ústeckého kraje

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

Vlaky budou zastavovat ve všech ŽST a zastávkách včetně nově navržených zastávek Krupka-Bohosudov v obvodu ŽST Bohosudov a Oldřichov-Jeníkov v obvodu ŽST Oldřichov u Duchcova. Průjezd se uvažuje v ŽST Chabařovice, Bohosudov, Oldřichov u Duchcova a Kyjice, ŽST Třebušice bude obsluhována pouze vybranými vlaky dle směn v Teplárně Komořany. ŽST Třebušice a Kyjice jsou obsluhovány jen účelově v ranní a odpolední době.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 440 RegioPanter.

Linka **U24 Litvínov – Ústí nad Labem** bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována celodenně v taktu 60 min. Její celodenní provoz v úseku Ústí nad Labem – Litvínov je podmíněn elektrizací trati Louka u Litvínova – Litvínov, se kterým se v rámci studie počítá jako s výchozím předpokladem.

Linky U1 a U24 budou ve vzájemném prokladu tvořit v úseku Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova výsledný celodenní takt 30 min. Vlaky stávají v úseku Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova shodně s linkou U1.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 440 RegioPanter.

Linka **U5 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina – Most** má dle vyjádření Ústeckého kraje potenciál stát se páteřní linkou kraje. Výhledově bude provozována v ranní a odpolední dopravní špičce v taktu 60 min, v dopravních sedlech v taktu 120 min. Vlaky budou zastavovat ve všech ŽST a zastávkách.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 650 RegioPanter, která by měla být pořízena pomocí prostředků z OPD2 pro obnovu vozového parku.

Linka **U6 Lovosice – Teplice v Čechách** bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována v ranní a odpolední dopravní špičce v taktu 60 min, v dopravních sedlech v taktu 120 min. Linka se týká řešené trati pouze v mezistaničním úseku Teplice v Čechách – Řetenice, poté vlaky pokračují ve směru Úpořiny.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 840 RegioSpider.

Linka **U14 Jirkov zastávka – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka** bude dle vyjádření Ústeckého kraje provozována v ranní a odpolední dopravní špičce v taktu 60 min, v dopravních sedlech v taktu 120 min. Na předmětném úseku zastavuje v ŽST Chomutov město a Chomutov.

Linka U14 (R16) se týká předmětné trati pouze v úseku odbočka Dolní Rybník – Chomutov, poté vlaky pokračují z ŽST Chomutov pokračuje ve směru Lužná u Rakovníka a z odbočky Dolní Rybník ve směru Jirkov.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude uvažována jednotka řady 840 RegioSpider.

2.2.4 Linky osobních vlaků na území Karlovarského kraje

Linka **Os Most – Kadaň-Prunéřov – Cheb** je provozována celodenně v taktu 120 min, v ranní špičce 60 min. Vlaky staví ve všech ŽST a zastávkách. Možné ukončení linky je v ŽST Kadaň-Prunéřov s přestupem na vlak Kadaň – Ústí nad Labem shodně s dnešním stavem, Karlovarský kraj však usiluje o prodloužení vlaků až do ŽST Chomutov a Most. Studie proto prověří vedení vlaků až do ŽST Most.

Linka **Os Karlovy Vary – Cheb** je provozována celodenně v taktu 120 min, v dopravních špičkách prodloužena až do ŽST Vojkovice nad Ohří, v prokladu s linkou Most – Cheb tvoří výsledný takt 60 min. Vlaky staví ve všech ŽST a zastávkách.

Jako referenční souprava pro výpočty jízdních dob bude u obou linek Os uvažována jednotka řady 844 RegioShark, protože Karlovarský kraj usiluje o maximalizaci výkonů těchto vozidel pořízených z programu OPD2.

2.2.5 Souhrn výhledového rozsahu osobní dopravy

Na základě výše uvedeného byl výhledový provoz vlaků osobní dopravy na předmětné trati přehledně shrnut do následující tabulky. V tabulce nejsou uvedeny jednotlivé mezistaniční úseky, ale ucelené úseky, ve kterých je rozsah dopravy konstantní. Rozsah dopravy odpovídá běžnému pracovnímu dni v období mimo školních prázdnin, který je pro určení provozních a dopravně technologických parametrů trati rozhodující. V době školních prázdnin, stejně jako o víkendech, je předpokládán rozsah dopravy nižší.

Rozsah osobní dopravy – výhledový stav [počet vlaků za 24 hodin / za 2 h dopravní špičky]							
Směr	Směr Ústí nad Labem – Cheb			Směr Cheb – Ústí nad Labem			
Úsek	R	Sp	Os	R	Sp	Os	Celkem
Ústí nad Labem hl.n. – Ústí nad Labem západ	9 / 1	8 / 1	51 / 6	9 / 1	8 / 1	51 / 6	136 / 16
Ústí nad Labem západ – Bílina	---	---	15 / 2	---	---	15 / 2	30 / 4
Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách	9 / 1	8 / 1	36 / 4	9 / 1	8 / 1	36 / 4	106 / 12
Teplice v Čechách – Řetenice	9 / 1	8 / 1	48 / 6	9 / 1	8 / 1	48 / 6	130 / 16
Řetenice – Oldřichov u Duchcova	9 / 1	8 / 1	36 / 4	9 / 1	8 / 1	36 / 4	106 / 12
Oldřichov u Duchcova – Bílina	9 / 1	8 / 1	18 / 2	9 / 1	8 / 1	18 / 2	70 / 8
Bílina – Most	9 / 1	8 / 1	33 / 4	9 / 1	8 / 1	33 / 4	100 / 12
Most – odbočka Dolní Rybník	17 / 2	8 / 1	18 / 2	17 / 2	8 / 1	18 / 2	86 / 10
odbočka Dolní Rybník – Chomutov	17 / 2	8 / 1	30 / 4	17 / 2	8 / 1	30 / 4	110 / 14
Chomutov – Kadaň-Prunéřov	9 / 1	8 / 1	18 / 2	9 / 1	8 / 1	18 / 2	70 / 8
Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří	9 / 1	8 / 1	10 / 2	9 / 1	8 / 1	10 / 2	54 / 8
Klášterec nad Ohří – Vojkovice nad Ohří	9 / 1	---	10 / 2	9 / 1	---	10 / 2	38 / 6
Vojkovice nad Ohří – Karlovy Vary	9 / 1	---	12 / 2	9 / 1	---	12 / 2	42 / 6
Karlovy Vary – Cheb	9 / 1	---	16 / 2	9 / 1	---	16 / 2	50 / 6

2.3 Rozsah nákladní dopravy – výchozí stav

Rozsah nákladní dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2016 / 2017 ve stavu beze změn platný od 11. prosince 2016. Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce a možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Nepříznivé sklonové poměry v lichém směru úseku Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách – Bílina zapříčiňují provoz většiny vlaků po paralelní trati Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina a v tomto úseku jsou vedeny pouze lehčí vlaky nákladní dopravy, které však v praxi bývají v případě volné kapacity také odkloněny na paralelní trať údolím řeky Bíliny.

Obsluha vlaky Mn je uvedena zjednodušeně, protože je výrazně ovlivněna technologií provozu vlaků Mn dopravce ČD Cargo a četností obsluhy jednotlivých ŽST.

Rozsah Nákladní dopravy – stávající stav [počet vlaků za 24 hodin v sudém / lichém směru]								
Úsek	Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Ústí nad Labem západ	Nex	3 / 3	3 / 3	4 / 4	3 / 3	4 / 4	3 / 3	4 / 4
	Pn	6 / 3	6 / 3	6 / 3	6 / 3	6 / 3	5 / 2	5 / 2
	Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Ústí nad Labem západ – Světec	Nex	8 / 9	10 / 8	9 / 8	9 / 9	10 / 8	9 / 8	8 / 8
	Pn	17 / 35	24 / 38	22 / 38	23 / 37	23 / 36	23 / 33	20 / 32
	Mn	3 / 3	2 / 2	3 / 3	2 / 2	3 / 3	2 / 2	2 / 2
Světec – Bílina	Nex	8 / 9	10 / 8	9 / 8	9 / 9	10 / 8	9 / 8	8 / 8
	Pn	9 / 26	18 / 30	17 / 30	16 / 29	16 / 28	16 / 25	13 / 24
	Mn	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7
Ústí nad Labem západ – Bílina	Nex	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 0
	Pn	14 / 2	14 / 2	14 / 4	14 / 4	14 / 4	13 / 1	13 / 1
	Mn	1 / 1	0 / 0	1 / 1	0 / 0	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Bílina – odbočka České Zlatníky	Nex	9 / 10	11 / 9	10 / 9	10 / 10	11 / 9	10 / 9	9 / 8
	Pn	31 / 37	38 / 40	36 / 42	37 / 41	37 / 40	36 / 34	33 / 33
	Mn	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2
odbočka České Zlatníky – Most	Nex	9 / 10	11 / 9	10 / 9	10 / 10	11 / 9	10 / 9	9 / 8
	Pn	17 / 20	24 / 24	23 / 25	22 / 23	24 / 24	22 / 19	20 / 19
	Mn	4 / 3	3 / 2	4 / 3	3 / 2	4 / 3	3 / 2	3 / 2
Most – Třebušice	Nex	4 / 5	5 / 4	4 / 4	4 / 5	5 / 4	3 / 4	4 / 3
	Pn	11 / 13	14 / 14	14 / 15	12 / 13	13 / 13	13 / 11	12 / 12
	Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Třebušice – Chomutov	Nex	4 / 5	5 / 4	4 / 4	4 / 5	5 / 4	3 / 4	4 / 3
	Pn	6 / 7	9 / 8	9 / 9	7 / 7	7 / 7	6 / 7	7 / 6
	Mn	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0
Chomutov – Nové Sedlo u Lokte	Nex	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	3 / 4	3 / 3
	Pn	6 / 6	7 / 7	7 / 6	6 / 7	5 / 6	6 / 7	7 / 6
	Mn	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Nové Sedlo u Lokte – Cheb	Nex	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4	3 / 4	4 / 3
	Pn	6 / 6	7 / 6	7 / 5	6 / 6	6 / 5	7 / 5	7 / 4
	Mn	3 / 3	3 / 3	3 / 3	3 / 3	3 / 3	0 / 0	0 / 0

Z počtů vlaků pravidelné dopravy je vidět, že nejsilnějším dnem v týdnu, co se počtu pravidelných vlaků nákladní dopravy týká, je úterý. Provoz na trati je však výrazně ovlivněn přepravou energetického uhlí, z toho důvodu je patrná absence větších špiček či sedel nákladní dopravy a rozsah dopravy je v podstatě rovnoměrný. Sezónnost dodávek uhlí do elektráren a tepláren však způsobuje poklesy přeprav v letních měsících a nárůsty přeprav v zimních, extrémně chladných obdobích.

2.4 Rozsah nákladní dopravy – výhledový stav

Rozsah nákladní dopravy v cílovém stavu pochází shodně se zadáním z údajů **Technicko ekonomické studie železniční trati Ústí nad Labem hl.n. – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb (mimo)**.

Rozsah i organizace dopravy byly následně konzultovány a upraveny ze strany Odboru strategie O26 SŽDC.

Rozsah nákladní dopravy je uvažován ve dvou hodnotách:

- průměrný, který lze výhledově očekávat v běžném pracovním dnu
- maximální variace, která se používá pro dimenzování jednotlivých prvků infrastruktury

S ohledem na místní podmínky provozu a poměrně malé rozdíly mezi průměrným a maximálním denním rozsahem dopravy ve stávajícím stavu byl stanoven a odsouhlasen koeficient maximální variace na 1,2.

Rozdílně oproti zadání, avšak v souladu s ujednáním z výrobní porady ze dne 25. ledna 2017 jsou uvažovány vlaky sloupce Nex dlouhý s délkovým normativem 740 m. To představuje redukci oproti zadání 1/3 vlaků, avšak lépe vystihuje provozní situaci na rameni Ústí nad Labem – Cheb, jejíž význam i nadále zůstává v chemickém a energetickém průmyslu, provoz vlaků kombinované dopravy lze očekávat oproti hlavním směrům ČR pouze dílčí.

Zbývající vlaky Nex, Pn zahrnují právě již zmiňované vlaky chemického a energetického průmyslu a vlaky vlakotvorby.

V úseku Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách – Bílina budou vlivem nepříznivých sklonových poměrů v lichém směru vedeny pouze lehčí vlaky nákladní dopravy.

Obsluha vlaky Mn by měla zůstat na shodné úrovni s dnešním stavem, obsluha jednotlivých ŽST bude závislá na rozsahu ložných manipulací.

Rozsah osobní dopravy – výhledový stav [počet vlaků v maximální variaci]							
Směr	Směr Ústí nad Labem – Cheb			Směr Cheb – Ústí nad Labem			
Úsek	Nex dlouhý	Nex, Pn	Mn	Nex dlouhý	Nex, Pn	Mn	Celkem
Ústí nad Labem hl.n. – Ústí nad Labem západ	2	11	2	1	11	2	29
Ústí nad Labem západ – Úpořiny	4	27	2	3	28	2	66
Úpořiny – Světec	4	28	2	3	29	2	68
Světec – Bílina	4	25	2	3	25	2	61
Ústí nad Labem západ – Řetenice	1	12	2	1	11	2	29
Řetenice – Bílina	1	9	2	1	9	2	24
Bílina – České Zlatníky	5	34	2	4	34	2	81
České Zlatníky – Most	5	29	2	4	29	2	71
Most – Chomutov	2	13	0	2	12	0	29
Chomutov – Klášterec nad Ohří	2	11	1	2	10	1	27
Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary	2	7	1	2	7	1	20
Karlovy Vary – Chodov	2	9	1	2	9	1	22
Chodov – Sokolov	2	14	2	2	14	2	36
Sokolov – Cheb	2	9	2	2	9	2	26

2.4.1 Typové soupravy jednotlivých vlaků nákladní dopravy

Typové soupravy byly stanoveny pro vlaky:

- Nex dlouhý: HV Bombardier TRAXX, délka vlaku 740 m, hmotnostní normativ S 1600 t
- Nex, Pn: HV řady 363, délka vlaku 500 m, hmotnostní normativ:
 - Ústí nad Labem – Most přes Oldřichov u Duchcova S 1450 t
 - Ústí nad Labem – Most – Chomutov přes Světec S 2200 t
 - Chomutov – Sokolov – Cheb S 1100 t

Ucelené vlaky energetického a chemického průmyslu bývají charakteristické svou prázdnou jízdou k nakládce v jízdním odporu S a nízkou hmotností prázdné soupravy, která je výrazně nižší, než maxima jízdního odporu S. Příkladem může být vlak k nakládce uhlí do Úpravny uhlí Ledvice, kde

reálná hmotnost vlaku činí 750 t, zatímco normativ umožňuje jízdu až 1500 t těžkého vlaku. V opačném směru jsou vlaky běžně naloženy na 2400 t v jízdním odporu T. Ložené vlaky s uhlím Třebušice – Cheb a Nové Sedlo u Lokte – Cheb musí být pro dosažení stejné hmotnosti vedeny vzhledem k nepříznivým sklonovým poměrům dvojicí lokomotiv.

Oproti tomu jsou na trati provozovány také vlaky se zátěží pro jednotlivé ŽST, pro které je charakteristický jízdní odpor S s mírně nižším hmotnostním normativem oproti jízdnímu odporu T.

Pro potřeby modelového GVD není účelné obsáhnout všechny varianty jízdních odporů a hmotností vlaků, zejména těch, které v reálném provozu svých maxim ani nedosahují. Pro zjednodušení výpočtů a konstrukce GVD je uveden vždy jízdní odpor S a přidružený maximální hmotnostní normativ pro ucelený traťový úsek.

Souhrnně lze konstatovat, že kratší a / nebo lehčí vlaky nejsou v dalších výpočtech zohledněny, výpočty v následujících částech dokumentace platí vždy pro ten nejnepříznivější vlak.

2.5 Současné ukazatele propustnosti

Ukazatele byly poskytnuty ze strany SŽDC a zahrnuje 3 základní výpočetní období pro propustnost:

- T = 1440 min – základní výpočetní období, celodenní propustnost
- T = 900 min – zkrácené výpočetní období, zahrnuje čas 5:00 – 20:00, kdy je ve vyšší míře provozována osobní doprava
- T = 120 min – zkrácené výpočetní období, zahrnuje dvouhodinovou dopravní špičku

Uvedeny jsou již hodnoty stanovené dle nové metodiky pro výpočet propustnosti.

2.5.1 Úsek Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ

V omezujícím úseku Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. – Ústí nad Labem západ jsou tyto ukazatele propustnosti:

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,09	0	57	210	0,45	27	153
900	3,09	0	48	131	0,45	37	183
120	3,09	0	7,3	25,4	0,65	29	17,9

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	2,84	0	59	228	0,45	26	169
900	2,84	0	46	143	0,45	32	97
120	2,84	0	6,8	27,6	0,65	24	21,2

2.5.2 Úsek Ústí nad Labem západ – Trmice – Bílina

Pro úsek Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách je omezující **Řehlovice – Úpořiny**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{obs} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	8,91	0	58	73	0,45	80	15
900	8,91	0	43	45	0,45	95	2
120	8,91	0	8,7	8,8	0,65	99	0,1

2. kolej

T [min]	t _{obs} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	9,33	0	42	69	0,45	60	27
900	9,33	0	26	43	0,45	60	17
120	9,33	0	8,0	8,41	0,65	99	0,41

2.5.3 Úsek Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách

Pro úsek Ústí nad Labem západ – Teplice v Čechách je omezující úsek **Ústí nad Labem západ - Chabařovice**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{obs} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,58	0	47	181	0,45	26	134
900	3,58	0	38	113	0,45	34	75
120	3,58	0	5,8	21,9	0,65	26	16,1

2. kolej

T [min]	t _{obs} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	5,56	0	58	117	0,45	50	59
900	5,56	0	47	73	0,45	65	26
120	5,56	0	6,7	14,1	0,65	48	7,4

2.5.4 Úsek Teplice v Čechách – Řetenice

V omezujícím úseku **Teplice v Čechách – Řetenice** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{obs} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,07	0	61	211	0,45	29	150
900	3,07	0	52	132	0,45	39	80
120	3,07	0	8,8	25,5	0,65	34	16,7

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,05	0	71	212	0,45	33	141
900	3,05	0	59	133	0,45	44	74
120	3,05	0	8,5	25,7	0,65	33	17,2

2.5.5 Úsek Řetenice – Oldřichov u Duchcova

V omezujícím úseku **Řetenice – Oldřichov u Duchcova** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,22	0	51	201	0,45	25	150
900	3,22	0	42	126	0,45	33	80
120	3,22	0	6,7	24,4	0,65	28	17,7

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,18	0	61	204	0,45	30	143
900	3,18	0	50	127	0,45	39	77
120	3,18	0	7,5	24,7	0,65	30	17,2

2.5.6 Úsek Oldřichov u Duchcova – Bílina

V omezujícím úseku **Oldřichov u Duchcova – Bílina** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,81	0	37	170	0,45	22	133
900	3,81	0	29	106	0,45	27	77
120	3,81	0	5,1	20,6	0,65	25	15,5

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,15	0	47	156	0,45	30	109
900	4,15	0	37	98	0,45	38	61
120	4,15	0	5,8	18,9	0,65	31	13,1

2.5.7 Úsek Bílina – Most

Pro úsek Bílina – Most je omezující úsek **Bílina – Odbočka České Zlatníky**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti :

0. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	8,60	0	6	75	0,45	8	69
900	8,60	0	5	47	0,45	11	42
120	8,60	0	1,7	9,1	0,65	19	7,4

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,51	0	70	144	0,45	49	74
900	4,51	0	48	90	0,45	53	42
120	4,5	0	7,8	17,4	0,65	45	6,6

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,75	0	72	136	0,45	53	64
900	4,75	0	50	85	0,45	59	35
120	4,75	0	8,9	16,5	0,65	54	7,6

2.5.8 Úsek Most – Chomutov

Pro úsek Most – Chomutov je omezující úsek **Odbočka Dolní Rybník – Odbočka Chomutov město**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,52	0	57	143	0,45	40	86
900	4,52	0	45	90	0,45	50	45
120	4,52	0	7,2	17,3	0,65	41	10,1

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,15	0	59	156	0,45	38	97
900	4,15	0	48	98	0,45	49	50
120	4,15	0	7,2	18,9	0,65	38	11,2

2.5.9 Úsek Chomutov – Kadaň-Pruněřov

V omezujícím úseku **Chomutov – Kadaň-Pruněřov** jsou tyto ukazatele propustnosti: :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,94	0	43	163	0,45	26	120
900	3,94	0	34	103	0,45	33	69
120	3,94	0	5,5	19,9	0,65	28	14,4

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,52	0	45	143	0,45	31	98
900	4,52	0	34	90	0,45	38	56
120	4,52	0	5,1	17,3	0,65	29	12,2

2.5.10 Úsek Kadaň-Pruněřov – Karlovy Vary

Pro úsek Kadaň-Pruněřov – Karlovy Vary je omezující úsek **Ostrov nad Ohří – Hájek**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti: :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	7,42	0	25	87	0,45	29	62
900	7,42	0	20	55	0,45	37	35
120	7,42	0	3,7	10,6	0,65	35	6,9

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	7,04	0	28	92	0,45	30	64
900	7,04	0	22	58	0,45	38	36
120	7,04	0	3,7	11,1	0,65	33	7,4

2.5.11 Úsek Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte

Pro úsek Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte je omezující úsek **Karlovy Vary – Odbočka Karlovy Vary-Dvory** pro 1. traťovou kolej a **Karlovy Vary – Karlovy Vary-Sedlec** pro 2. traťovou kolej, ve kterých jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	6,63	0	29	98	0,45	30	69
900	6,63	0	23	61	0,45	38	38
120	6,63	0	5,1	11,8	0,65	43	6,7

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,47	0	61	145	0,45	42	84
900	4,47	0	46	91	0,45	51	45
120	4,47	0	7,7	17,5	0,65	44	9,8

2.5.12 Úsek Chodov – Nové Sedlo u Lokte

V omezujícím úseku **Chodov – Nové Sedlo u Lokte** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,93	0	58	165	0,45	35	107
900	3,93	0	47	103	0,45	46	55
120	3,93	0	9,4	20	0,65	47	10,6

2.5.13 Úsek Nové Sedlo u Lokte – Sokolov

V omezujícím úseku **Nové Sedlo u Lokte – Sokolov** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,63	0	34	140	0,45	24	106
900	4,63	0	26	87	0,45	30	61
120	4,63	0	5,6	16,9	0,65	33	11,3

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,40	0	38	147	0,45	26	109
900	4,40	0	27	92	0,45	29	65
120	4,40	0	6,4	17,8	0,65	36	11,4

2.5.14 Úsek Sokolov – Tršnice

Pro úsek Sokolov - Tršnice je omezující úsek **Kynšperk nad Ohří – Tršnice**, ve kterém jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,67	0	39	177	0,45	16	138
900	3,67	0	20	110	0,45	18	90
120	3,67	0	4,0	21,4	0,65	19	17,4

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,44	0	31	188	0,45	16	157
900	3,44	0	21	118	0,45	18	97
120	3,44	0	4,5	22,8	0,65	20	18,3

2.5.15 Úsek Tršnice – Cheb

V omezujícím úseku **Tršnice – Cheb** jsou tyto ukazatele propustnosti :

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	3,78	0	37	171	0,45	22	134
900	3,78	0	26	107	0,45	24	81
120	3,78	0	5,0	20,7	0,65	24	15,7

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VÝL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,35	0	42	149	0,45	28	107
900	4,35	0	31	93	0,45	33	62
120	4,35	0	5,5	18,0	0,65	30	12,5

3 Dopravně-technologické posouzení trati Ústí nad Labem – Cheb

3.1 Základní požadavky na konstrukci studijního GVD

3.1.1 Přípojně vazby v uzlech

Výhledový koncept dopravy musí zachovávat důležité přípojně vazby v uzlech, kterými jsou:

- **Ústí nad Labem hl.n.**
 - osa symetrie **X:00** mezi linkami U1 Ústí nad Labem – Kadaň a U4 Ústí nad Labem – Hněvice
 - osa symetrie **X:30** mezi linkami U5 Ústí nad Labem – Most, U24 Litvínov – Ústí nad Labem a R15 Ústí nad Labem – Liberec
- **Ústí nad Labem západ**
 - osa symetrie **X:00** mezi linkami U1 Ústí nad Labem – Kadaň a U32 Ústí nad Labem – Štětí
- **Teplice v Čechách**
 - osa symetrie **X:30** mezi linkami U1 Ústí nad Labem – Kadaň a U6 Lovosice – Teplice v Čechách
- **Most**
 - osa symetrie **X:00** mezi linkami U1 Ústí nad Labem – Kadaň a U12 Osek město – Domoušice
- **Kadaň-Prunéřov**
 - osa symetrie **X:30** mezi linkami U1 Ústí nad Labem – Kadaň a Os Karlovy Vary – Kadaň-Prunéřov
- **Sokolov**
 - osa symetrie **L:00** mezi linkami R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb a Os Sokolov – Zwickau
- **Karlovy Vary**
 - osa symetrie **X:30** mezi linkami R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb, resp. Os Cheb – Karlovy Vary a Os Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt
- **Cheb**
 - osa symetrie **X:30** mezi linkami R5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb, R6 Praha – Plzeň – Cheb, R29 Cheb – Nürnberg, Os Mariánské Lázně – Cheb a OPB2 Marktredwitz / Regensburg – Cheb – Aš – Hof

3.2 Studijní GVD

Na základě požadavků krajů a Ministerstva dopravy ČR byl zkonstruován studijní GVD pro tratě Ústí nad Labem hl.n. – Cheb a Ústí nad Labem západ – Bílina.

U linky U24 bylo přesunuto předpokládané křižování ze zastávky Oldřichov-Jeníkov do ŽST Osek. Vede to k téměř úplné symetrii linek U1 a U24, nevýhodou je nedodržení požadovaných přestupních vazeb v ŽST Ústí nad Labem mezi linkami R15 a U24. Zástupci Ústeckého kraje i OR Ústí nad Labem se jednohlasně vyslovili pro toto řešení, které eliminuje svými výhodami absenci přípojů, které nejsou garantovány ani dnes.

Zkrácení jízdních dob v úseku Ústí nad Labem – Most dochází k těsnějšímu souběhu vlaků R Praha – Cheb a R Most – Plzeň v úseku Most – Chomutov. V případě linky U1 by to vedlo k prodloužení pobytu v ŽST Most, ke kterému zde již dnes dochází. Zástupce Ústeckého kraje se proto vylovil pro zrychlení linky U1 a průjezdu uzlu Most mimo osu symetrie X:00. Došlo tím sice k přerušení vazeb mezi linkami, byla však významně zrychlena cesta tranzitním cestujícím a byl umožněn obrat soupravy mezi Os Děčín – Kadaň a Os Kadaň – Děčín, což vede k úspoře jedné soupravy na lince včetně dostatečné rezervy v ŽST Kadaň.

První ideou bylo prodloužení vlaků Sp Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří na území Karlovarského kraje jako ve dnešním stavu s obsluhou zastávek. Při tom však nelze dosáhnout uzlu X:30 Karlovy Vary v lichém směru. Vlaků Sp jsou proto ukončeny v ŽST Klášterec nad Ohří a v taktu 120 min jsou vedeny vlaky Cheb – Kadaň-Pruněrov s prodloužením až do ŽST Most. Případné přestupy v ŽST Kadaň-Pruněrov jsou sice možné, ale vlivem průjezdu uzlu Most příliš dlouhé. Již dnes jsou přestupy z pohledu Karlovarského kraje poměrně nežádoucí. Vedení vlaků až do ŽST Most je možné, závisí však na politické shodě obou krajů.

Při trasování nákladních vlaků se ukázalo hlavní úskalí celé trati, zejména pak úseků Ústí nad Labem západ – Bílina a Klášterec nad Ohří – Cheb, kterým je chybějící peronizace stanic. Řada vlaků by mohla být vedena bez zastavení nebo ve vhodnějších časových polohách, avšak dochází ke kolizím s vystupujícími / nastupujícími cestujícími. Jednoznačné doporučení pro všechny nerekonstruované ŽST je proto výstavba nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících. V některých ŽST je vhodné vložit dvojici vnějších nástupišť na záhlaví (často i ve prospěch cestujících), ačkoliv provozně se nejedná o ideální řešení. V ostatních případech se musí téměř vždy přistoupit k ostrovnímu nástupišti s podchodem. Vhodným řešením není ani řešení ŽST Stráž nad Ohří s poloostrovním nástupištěm. To musí být umístěno vždy mezi hlavní a předjízdnu kolejí. Předjízdna kolej nesmí být v době zastavení Os vlaku obsazena nákladním vlakem a vždy v jednom směru dochází k jízdě odbočkou a blokování průjezdu vlaků opačného směru. Nejde ani tak o problém propustnosti jako spíše o variabilitu a konstrukci GVD, přičemž ve směrově náročném vedení trati není mnohdy možné umístit rychlejší výhybky, ačkoliv by jedinými vhodnými výhybkami byly ty určené pro traťovou rychlost okolních úseků.

3.3 Prověření možnosti provozu vlaků Nex o délce až 740 m

Vlaky o délce 740 m vyžadují vlivem plánovaného zavedení systému ETCS na tuto trať minimální délku koleje cca 780 m (přesné délky bude možné určit až na základě polohy balíz, ta však není v tuto chvíli k dispozici), ideální délka koleje představuje alespoň 800 m. Uvolňování posledního oddílu a zhlaví při zastavení takového vlaku bude v případě delší koleje probíhat podstatně rychleji, což bude mít příznivý vliv na propustnost, staniční intervaly i následná mezidobí.

Jednotlivé ŽST jsou posuzovány na délky:

- **750 m** – provoz bez systému ETCS, délka vlaku 740 m + 10 m rezerva na zastavení
- **780 m** – minimální délka koleje v systému ETCS pro vlak délky 740 m
- **800 m** – optimální délka koleje v systému ETCS pro vlak délky 740 m

Barevné rozlišení délek kolejí je uvedeno pro přehlednost a v následující tabulce lze získat dle barvy rychlý přehled o možnosti využít jednotlivé ŽST pro pravidelné (předjízdny koleje v sudé nebo v liché skupině) i mimořádné (včetně využití hlavních kolejí) předjíždění.

3.3.1 Posouzení délek kolejí v jednotlivých ŽST pro předjíždění vlaků Nex o délce 740 m

ŽST	Hlavní koleje	Lichá skupina	Sudá skupina	Poznámka ¹⁾
Ústí nad Labem hl.n.	Ne	Ne	Ne	
Ústí nad Labem západ ²⁾	Ne	5b+5 – 897 (vnější nádraží) 13 – 750 (vnější nádraží) 15 – 803 (vnější nádraží)	101+406 103+409 55+57a	

Ústí nad Labem západ, obvod Trmice	5+5a – 853	Ne	Ne	Operativní
Řehlovice	1 – 800 2 – 783	Ne	Ne	Operativní
Úpořiny	Ne	Ne	Ne	
Ohnič	1 – 765 2 – 760	Ne	Ne	
Světec	Ne	Ne	Ne	
Chabařovice	1 – 908 2 – 1040	3 – 786	6 – 829 8 – 833	Oba směry
Bohosudov	Ne	Ne	Ne	
Teplice v Čechách	Ne	Ne	Ne	
Řetenice	Ne	Ne	Ne	
Oldřichov u Duchcova	1 – 867 2 – 954	3 – 832 5 – 832	4 – 817 6 – 765 8 – 765	Oba směry
Bílina	1 – 920 2 – 963	5 – 763	6 – 790	Sudý směr + operativní
Most	1 – 1025 2 – 979	3+3a – 970 7 – 825	4 – 968 8-8a – 913	Koleje u nástupiště ³⁾
Třebošice	1 – 1136 2 – 927	3 – 778	4 – 866 6 – 844 8 – 824 10 – 796 12 – 855 14 – 786 16 – 793 18 – 783	Sudý směr + operativní
Kyjice	1 – 811 2 – 795	3 – 811	4 – 752	Lichý směr + operativní
Chomutov	1 – 777	Ne	Ne	
Chomutov seř.n.	Ne	Ne	Ne	
Kadaň-Pruněrov	1 – 793 2 – 795	Ne	4 – 752 6+6b – 798	Sudý směr + operativní
Kláštelec nad Ohří	Ne	Ne	Ne	
Perštejn	Ne	Ne	Ne	
Stráž nad Ohří	Ne	Ne	Ne	
Vojkovice nad Ohří	Ne	Ne	Ne	
Ostrov nad Ohří	Ne	Ne	Ne	
Hájek	Ne	Ne	Ne	
Dalovice	Ne	Ne	Ne	
Karlovy Vary	Ne	Ne	Ne	
Chodov	Ne	Ne	Ne	
Nové Sedlo u Lokte	1 – 1030 2 – 1073	3 – 891 5 – 823 7 – 780	4 – 897 6 – 818 8 – 889	Oba směry
Sokolov	Ne	Ne	Ne	
Citice	Ne	Ne	Ne	
Dasnice	Ne	Ne	Ne	
Kynšperk nad Ohří	Ne	Ne	Ne	
Tršnice	Ne	Ne	Ne	
Cheb	Ne	Ne	Ne	

- ¹⁾ Lichý / sudý / oba směry – ŽST je vhodná k pravidelnému křižování vlaků o délce 740 m při použití systému ETCS v lichém / sudém / obou směrech. Operativní – ŽST je vhodná k operativnímu předjíždění za využití hlavních kolejí.
- ²⁾ ŽST Ústí nad Labem západ není vhodné dělit kolejiště na sudou a lichou skupinu, kolej č. 15 (resp. 13) lze využívat pro oba směry, koleje 101, 103 a 55 obvodu seřaďovacího nádraží lze využít pouze v lichém směru společně s obsazením příslušné koleje v obvodu vjezdového nádraží.
- ³⁾ V ŽST Most je možné křižovat pravidelně, pokud bude k dispozici volná kolej u nástupiště.

3.3.2 Vyhodnocení

3.3.2.1 Vstup na řešenou trať

Vyhodnocení bude vypracováno pouze pro provoz v systému ETCS. Důvody k tomu jsou dva. Prvním důvodem je, že na trati se aplikace systému ETCS ve středním horizontu uvažuje. Druhým důvodem pak fakt, že provoz dlouhých vlaků lze očekávat rovněž až v delším časovém horizontu, protože infrastruktura na území České republiky pro provoz není připravena, resp. provoz by byl umožněn jen za řady omezení a výjimek. Obdobné hodnocení však platí i pro provoz bez systému ETCS.

Vstupní (okolní) ŽST do řešené trati Ústí nad Labem – Cheb, tj. ŽST Lovosice, Ústí nad Labem-Střekov a Děčín hl.n. disponují dlouhými kolejemi pro provoz vlaků Nex o délce 740 m, proto vstup na řešenou trať nepředstavuje zásadní problém.

3.3.2.2 Ústí nad Labem západ

Samotná ŽST Ústí nad Labem západ se uvažuje ve stávajícím stavu. Hlavním důvodem jsou připravované vysokorychlostní tratě, které by měly ŽST Ústí nad Labem západ využívat a ŽST se stane tak hlavním nádražím pro krajské město Ústí nad Labem. Přestavba ŽST bude však probíhat až v koordinaci se samotnou stavbou vysokorychlostní trati Praha – Dresden.

V ŽST Ústí nad Labem západ jsou pro lichý směr k dispozici koleje 55, 101 a 103 v obvodu seřaďovacího nádraží, přičemž budou obsazeny také příslušné předcházející koleje v obvodu vjezdového nádraží. Tyto koleje jsou využívány téměř pro všechny tranzitní vlaky nákladní dopravy ze směru Chabařovice / Úpořiny, které dále pokračují ve směru Ústí nad Labem-Střekov / Ústí nad Labem hl.n., obvod jih. Tyto vlaky tak vůbec nemusí zajíždět do obvodu osobního nádraží. Počet dlouhých vlaků však nebude výhledově extrémní, proto se zdá pro sudý směr jako vhodné řešení využít jednu ze tří nabízených kolejí.

V obou směrech jsou pak k dispozici ještě kolej č. 15 a za určitých podmínek i koleje č. 5+5b. Ty je možné využít pouze s přihlédnutím k osobní dopravě ve / ze směru Ústí nad Labem-Střekov, neboť kolej č. 5b je jednou ze dvou kolejí s nástupní hranou pro tento směr.

3.3.2.3 Úsek Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov

Z přehledu je patrné, že infrastruktura v úseku Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov pro provoz dlouhých vlaků postačuje v podstatě bez omezení a to především přes Teplice v Čechách. Absence dlouhých kolejí v některých ŽST nemá na provoz zásadní vliv, protože okolní ŽST dlouhými kolejemi vybaveny jsou a dopravu je možné organizovat tak, aby vlaky stavěly pouze v nich.

Operativní předjíždění je možné realizovat i v těch ŽST, které mají potřebnou délku pouze u kolejí č. 1 a 2 nebo v opačné kolejové skupině. Operativní předjíždění sice ovlivní pravidelný provoz, avšak jedná se pouze o mimořádnost, proto je takové omezení možné.

3.3.2.4 Úsek Kadaň-Prunéřov – Cheb

V úseku Kadaň-Prunéřov – Cheb je situace odlišná. Zde je k dispozici pouze ŽST Nové Sedlo u Lokte, kdy úsek Kadaň-Prunéřov – Nové Sedlo u Lokte je dlouhý téměř 60 km a Nové Sedlo u Lokte – Cheb je dlouhý cca 38,5 km. Návrhem GVD však bylo prokázáno, že vlaky Nex o délce 740 m projedou

celým úsekem bez zastavení. Pro konstrukci GVD je však možné využívat i ŽST Nové Sedlo u Lokte, kdy jsou jakékoliv úpravy ŽST podmíněny zachováním dvojice předjízdnych kolejí o délce 780 m.

3.3.2.5 Výstup z řešené tratě

Situace v uzlu Cheb a na výstupu z něj je situace kritická. Samotná ŽST Cheb nedisponuje žádnou dlouhou kolejí, která by byla schopna pojmout vlak o délce 740 m i ve stavu bez aplikace systému ETCS. Na trati Plzeň – Cheb se však již projekčně připravuje nasazení systému ETCS, což povede u vlaků vybavených tímto systémem k dalšímu zkracování kolejí.

Ve směru na Německo je k dispozici pouze jednokolejná trať obsazená osobní i nákladní dopravou, proto nepřipadá v úvahu v denní době průjezd vlaků ŽST Cheb. Situace v Německu je již mimo dosah této akce.

Ve směru Plzeň lze operativně předjíždět v ŽST Lipová u Chebu, avšak předjížděný dlouhý vlak znemožní praktické využití sudé či liché skupiny (jako vhodnější se jeví jeho odstaven na koleji č. 1a, v sudé skupině jsou k dispozici 2 nástupní hrany). Rovněž provoz bude ovlivněn, kolejové spojky na chebském zhlaví jsou pouze na rychlost 50 km/h. Ve výčtu omezení je nutno připomenout, že ŽST je vstupem do jednokolejného úseku Pňovany – Lipová u Chebu, kdy vyjma následující ŽST Dolní Žandov opět nejsou k dispozici žádné dostatečně dlouhé ŽST.

3.4 Odbočka České Zlatníky

Rozsah nákladní dopravy ve směru České Zlatníky – Obrnice – Žatec ovlivňují 2 základní faktory a to:

- těžebně-dodavatelská politika hnědouhelného dolu při ŽST Březno u Chomutova
- dodávky pro elektrárnu Počeradý

Výhledově může být nákladní doprava ve směru České Zlatníky – Obrnice – Žatec ovlivněna i dalšími faktory:

- rozvod terminálu Obrnice a rozšíření přeprav z / do terminálu
- potenciál dalších nákladních vlaků v případě napojení Strategické průmyslové zóny Triangle na síť SŽDC v Postoloprtech

Stávající rozsah dopravy činí 6 párů vlaků denně (1 pár vlaků do Počerad a 5 párů vlaků do Března) a nevybočuje z průměru posledních GVD. Vlastník Elektrárny Počeradý navíc podepsal padesátiletý kontrakt na dodávky uhlí s těžební společností Vršanská uhelná, které budou převáženy přímo z vlečky do areálu elektrárny mimo síť SŽDC.

V pravidelném provozu z GVD je 0. traťová kolej využívána u 8 vlaků a vždy se jedná o těsný souběh dvou vlaků. V ostatních případech se vždy využívá jízda po 1. a 2. traťové koleji. V praxi však kolej využívají výpravčí pro všechny vlaky ve směru Oldřichov u Duchcova – Bílina – České Zlatníky, neboť tato kolej je přímým pokračováním 2. staniční koleje. Traťovou kolej č. 0 se též pravidelně využívá pro krátkodobé přidržení nákladních vlaků při nedostatku volných kolejí v ŽST Bílina.

Při výlukách a mimořádnostech přispívá traťová kolej č. 0, k plynulosti jízd vlaků hlavně v nákladní dopravě, bez nutnosti tyto vlaky neustále zastavovat ve sledu za osobní dopravou.

3.4.1 Výpočet propustnosti při dvoukolejném úseku Bílina – Odbočka České Zlatníky

Propustnost úseku je stanovena podle **Nové metodiky výpočtu propustnosti mezistaničního úseku s odbočkou**. Nová metodika vychází z vyhlášky UIC č. 406 Capacity a má nahradit stávající výpočty propustnosti v obvodu odboček, aby více zohledňovala shlukovitost vlaků, taktové jízdní řády a další faktory, které propustnost na odbočkách ovlivňují. Do doby novelizace předpisu D24 není metodika legislativně zakotvena, avšak je již běžně používána a ze strany SŽDC akceptována.

Princip výpočtu spočívá v tom, že se stanoví modelový GVD na odbočce, zjistí se celková doba obsazení odbočky, poté se zjistí doba obsazení pouze vlaky hlavního směru (v tomto případě úsek Bílina – Most). Uvažuje se, že stabilní prvek sítě může mít celodenní i zkrácený stupeň obsazení $S_{Omax} = 0,6$, ve špičkovém období pak 0,75 (pokud netrvá více, než 240 min).

Pro potřeby studie bude stanovena nejen celodenní propustnost, ale i propustnost v čase, kdy je provozována ve větší míře osobní doprava (tj. 900 min v rozmezí 5:00 – 20:00) a ve dvouhodinové dopravní špičce.

Stanovení dopravní situace v období dvouhodinové dopravní špičky je součástí přílohy č. 5.

V následujících bodech je zachycen princip výpočtu:

1. Zahrnou se všechny vlaky používající analyzovanou odbočku ($N + N_J$), výsledná doba obsazení se označí $T_{OBS J}$.
2. Zahrnou se pouze vlaky hlavního směru (N), výsledná doba obsazení se označí T_{OBS} .
3. Následně je možné stanovit zbývající ukazatele:
 - určí se celkové obsazení T_J vlaky N_J : $T_J = T_{OBS J} - T_{OBS}$
 - s ohledem na skutečnost, že i u doby T_J musí být respektován dovolený stupeň obsazení, určí se $T_J' = T_J / S_{Omax}$
 - určí se průměrná doba obsazení $t_{OBS} = T_{OBS} / N$
 - určí se praktická propustnost $n = S_{Omax} * (1440 - T_U - T_J') / t_{OBS}$, kde T_U je doba údržby.

3.4.1.1 Vyhodnocení dvouhodinové výpočetní periody

1. kolej

$N = 13$ vlaků

$N_J = 2$ vlaky

$T_{OBS J} = 64,5$ min

$T_{OBS} = 53,0$ min

$t_{OBS} = T_{OBS} / N = 4,08$ min

$T_J = T_{OBS J} - T_{OBS} = 10,5$ min

$T_J' = T_J / S_{Omax} = 10,5 / 0,75 = 14,0$ min (za 120 min pro výpočet dopravní špičky)

$T_J' = T_J / S_{Omax} = 10,5 / 0,6 = 17,5$ min (za 120 min pro výpočet celodenní i zkrácené výpočetní období)

2. kolej

$N = 13$ vlaků

$N_J = 2$ vlaky

$T_{OBS J} = 65,0$ min

$T_{OBS} = 56,5$ min

$t_{OBS} = T_{OBS} / N = 4,35$ min

$T_J = T_{OBS J} - T_{OBS} = 9,5$ min

$T_J' = T_J / S_{Omax} = 9,5 / 0,75 = 12,7$ min (za 120 min pro výpočet dopravní špičky)

$T_J' = T_J / S_{Omax} = 9,5 / 0,6 = 15,8$ min (za 120 min pro výpočet celodenní i zkrácené výpočetní období)

3.4.1.2 Propustnost ve špičkové dvouhodině

1. kolej

$N_{potř} = 10$ vlaků

$n = S_{Omax} * (T - T_U - T_J') / t_{obs} = 0,75 * (120 - 0 - 14,0) / 4,08 = 19,5$ vlaků

Propustnost je dostatečná, ve špičkové dvouhodině je k dispozici ještě 9,5 volných tras.

2. kolej

$$N_{\text{potř}} = 10 \text{ vlaků}$$

$$n = S_{o \text{ max}} * (T - T_U - T_J') / t_{\text{obs}} = 0,75 * (120 - 0 - 12,7) / 4,35 = 18,5 \text{ vlaků}$$

Propustnost je dostatečná, ve špičkové dvouhodině je k dispozici ještě 8,5 volných tras.

3.4.1.3 Propustnost 5:00 – 20:00

1. kolej

$N_{\text{potř}} = 76$ vlaků (počítá se, že v tomto čase pojede 75% všech nákladních vlaků a většina osobních vlaků dle GVD)

$$n = S_{o \text{ max}} * (T - T_U - T_J') / t_{\text{obs}} = 0,6 * (900 - 30 - 131,3) / 4,08 = 108 \text{ vlaků}$$

Propustnost je dostatečná, ve výpočetním čase je k dispozici ještě 32 volných tras.

2. kolej

$N_{\text{potř}} = 76$ vlaků (počítá se, že v tomto čase pojede 75% všech nákladních vlaků a většina osobních vlaků dle GVD)

$$n = S_{o \text{ max}} * (T - T_U - T_J') / t_{\text{obs}} = 0,6 * (900 - 30 - 118,5) / 4,35 = 103 \text{ vlaků}$$

Propustnost je dostatečná, ve výpočetním čase je k dispozici ještě 27 volných tras.

3.4.1.4 Propustnost 0:00 – 24:00

1. kolej

$$N_{\text{potř}} = 91 \text{ vlaků}$$

$$n = S_{o \text{ max}} * (T - T_U - T_J') / t_{\text{obs}} = 0,6 * (1440 - 60 - 210,0) / 4,08 = 172 \text{ vlaků}$$

Propustnost je dostatečná, za celý den je k dispozici ještě 81 volných tras.

2. kolej

$$N_{\text{potř}} = 91 \text{ vlaků}$$

$$n = S_{o \text{ max}} * (T - T_U - T_J') / t_{\text{obs}} = 0,6 * (1440 - 60 - 189,6) / 4,35 = 164 \text{ vlaků}$$

Propustnost je dostatečná, za celý den je k dispozici ještě 73 volných tras.

3.4.2 Vyhodnocení

Výpočet propustnosti pro dvoukolejný úsek Bílina – České Zlatníky prokázala, že propustnost je dostatečná ve dvouhodinové špičce i v denní době 5:00 – 20:00, kdy je v nejvyšší míře provozována osobní doprava. V denní době byla navíc uvažována i doba na výluky a údržbu v délce 30 min, která se běžně pro výpočty denní propustnosti neuvažuje.

Tabulka shrnuje nedůležitější vypočtené ukazatele propustnosti.

1. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,08	60	91	172	0,6	52,9	81
900	4,08	30	76	108	0,6	70,4	32
120	4,08	0	10	19,5	0,75	51,3	9,5

2. kolej

T [min]	t _{OBS} [min]	T _{VYL+STÁL} [min]	N [vlaky]	n [vlaky]	S _{O MAX} [---]	K _{PRAKT} [%]	volné trasy [vlaky]
1440	4,35	60	91	164	0,6	55,5	73
900	4,35	30	76	103	0,6	73,8	27
120	4,35	0	10	18,5	0,75	54,1	8,5

V dopravní špičce je k dispozici ještě 8,5 / 9,5 volných tras a v denní době 27 / 32 volných tras dle směru. Dvoukolejný úsek je tedy dostatečně kapacitní a skýtá dostatečnou rezervu pro vedení dalších vlaků po dobu celého dne.

Přínos traťové koleje č. 0 při výlukách a mimořádnostech popsány na začátku kapitoly je nesporný, avšak jej nelze považovat za důvod k prokázání její nepostradatelnosti.

3.5 Vyhodnocení nerekonstruovaných ŽST a návrhy na úpravu kolejíště

Analyzovány a vyhodnocovány z pohledu dopravní technologie budou všechny ŽST, na kterých neproběhla rekonstrukce, resp. na které nebyly vypracovány přípravné dokumentace a projekty.

Obsahová poznámka k tabulkám **Využití předjízdových kolejí v ŽST**: Tabulky byly zpracovány na základě *Aktuálních pomůcek GVD – Automaticky generované výstupy IS KANGO – Podklady pro výrobu seznamu vlaků pro zaměstnance*. Tyto pomůcky obsahují pouze pravidelné vlaky dle GVD. Vlaky ad-hoc v nich nejsou zachyceny. Jednotlivé předjízdové koleje jsou využívány vyjma uvedených vlaků rovněž vlaky ad-hoc, při řešení mimořádností a pro krátkodobé odstavování souprav i jednotlivých vozů při posunu, při čekání před ložnými manipulacemi apod.

3.5.1 ŽST Chabařovice

ŽST leží poměrně daleko od centra obce (cca 2 km) a veškerá osobní doprava ŽST projíždí. ŽST je dimenzována pro četnou osobní i nákladní dopravu. Pravidelně zde však žádné vlaky nezastavují a ŽST projíždí. Předjízdové koleje jsou využívány pouze pro řešení mimořádností v dopravě. Vlečka v ŽST je mimo provoz a ložné manipulace zde fakticky neprobíhají (4 vozy v roce 2014), ačkoliv areál ŽST disponuje velkou zpevněnou plochou mezi kolejemi č. 5 a 9. Stávající délka kolejí umožňuje předjíždění dlouhých vlaků Nex. Následující ŽST Bohosudov, Teplice v Čechách a Řetenice (všechny po rekonstrukci) nedisponují dlouhými kolejemi.

Využití předjízdnych kolejí ŽST Chabařovice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
5+5a	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
8	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	0 vlaků

Dopravní technologie vzhledem k výhledovému GVD a požadavkům na infrastrukturu doporučuje změnit ŽST Chabařovice na výhybnu Chabařovice a ponechat v minimální kolejové konfiguraci s dvojicí předjízdnych kolejí pro pravidelné i mimořádné předjíždění vlaků Nex o délce 740 m. Následující ŽST Bohosudov, Teplice v Čechách a Řetenice nedisponují dlouhými kolejemi. Řešení je vhodné i pro výluky v mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ – Bohosudov nebo pro odlehčení provozu v ŽST Ústí nad Labem západ.

Ponechání jedné až dvou VNVK / odstavných kolejí na straně u staniční budovy se doporučuje vzhledem k potenciálu, který zpevněná plocha v prostoru kolejíště skýtá pro výhledové ložné manipulace.

V závislosti na dopravní politice Ústeckého kraje a na budoucích zájmech obce Chabařovice je možno zvážit výhledový přesun nástupišť na novou zastávku Chabařovice zastávka, kterou lze vystavět v místě nadjezdu trati nad ulicí Smetanovou (cca 1 km od centra obce).

3.5.2 ŽST Bílina

Pro ŽST je typické spojení tratí Ústí nad Labem Bílina přes Oldřichov u Duchcova s četnou osobní dopravou a přes Úpořiny s četnou nákladní dopravou. Dále trať pokračuje jako tříkolejná do odbočky České Zlatníky.

Využití předjízdnych kolejí ŽST Bílina

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
5	10 Os UNL – Bílina a zpět, 1 Sv	1 Sv, 2 Mn
7	Kolej není pravidelně využívána.	3 Nex, 16 Pn
9	Kolej není pravidelně využívána.	1 Nex, 1 Pn, 1 Mn
6	1 Sv, 5 Nex, 9 Pn, 3 Mn	Kolej není pravidelně využívána.
8	1 Mn	Kolej není pravidelně využívána.
10	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	30 vlaků	25 vlaků

Koleje č. 6, 8 a 10 jsou využívány při posunu, k odstavování souprav, vjezdům a odjezdům vlaků ad-hoc pro přepravce v ŽST.

Výhledově bude úsek Bílina – odbočka České Zlatníky rekonstruován a zdvoukolejněn. Vzhledem k četným manipulacím s vozy pro Elektrárnu Světec v sudé části kolejíště bude stávající kolej č. 2 ve směru Odbočka České Zlatníky ponechána v délce cca 500 m a na zhlaví přezapojena (pokud to dovolí směrové a sklonové řešení výhledové rekonstrukce), aby posun nerušil tranzitní dopravu. Stávající uspořádání nástupišť Vyhovuje navrženému GVD, délku nástupních hran je možno upravit na 200 m. Dále jsou navrženy dvě předjízdne koleje č. 3 a 4 o délce alespoň 780 m a další čtyři předjízdne koleje č. 5, 6, 7 a 8 o délce cca 550 m pro směškové a uhelné vlaky.

Dnešní řešení stanice odpovídá souběhu dvou frekventovaných dvoukolejných tratí s četnou osobní a nákladní dopravou, kde lze očekávat časté čekání nákladních vlaků na zařazení do sledu. Navíc je ŽST využívána též pro Mn vlaky Světec – Bílina a zpět pro řazení vlaků. Pro rychlé přejíždění vlaků

Světec – odbočka České Zlatníky a zpět jsou určeny spojky na světeckém zhlaví, zlatnické zhlaví je pak osazeno výhybkami na rychlost 60 km/h.

3.5.3 ŽST Most

ŽST je využívána vlaky osobní dopravy, vlaky nákladní dopravy ŽST téměř výhradně projíždějí. Z rozboru výhledového GVD vychází počet vlaků, které budou ve špičkové dvouhodině ŽST využívat:

- L:18 – L:19 R Praha – Cheb kolej č. 2
- S:34 – S:35 R Cheb – Praha kolej č. 1
- S:41 – L:23 R Most – Plzeň / R Plzeň – Most kolej č. 5
- S:21 – S:22 Sp UNL – Klášterec nad Ohří kolej č. 2
- L:32 – L:33 Sp Klášterec nad Ohří – UNL kolej č. 1
- X:45 – X:59 Os UNL – Kadaň kolej č. 2
- X:56 – X:10 Os Kadaň – UNL kolej č. 1
- X:15 – X:40 Os UNL – Most / Os Most – UNL kolej č. 4
- X:17 – X:38 Os Žatec – Most / Os Most – Žatec kolej č. 7
- X:54 – X:00 Os Rakovník – Osek kolej č. 3
- X:55 – X:02 Os Osek – Rakovník kolej č. 4

Využití předjízdnych kolejí ŽST Most

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	3 Os	6 Os, 1 Mn
4	1 R, 6 Os, 3 Sv, 1 Mn	2 R, 8 Os, 2 Sv
7	19 Os	10 Os, 2 Sv
8	4 Os, 1 Sv	4 Os, 1 Sv, 1 Mn
9	5 Os	13 Os, 2 Mn
10	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	43 vlaků	52 vlaků

Navržené úpravy vycházejí z potřeb ŽST zejména pro osobní dopravu s rychlými kolejovými spojkami na chomutovském zhlaví pro tranzitní vlaky nákladní dopravy UNL – Most n.n. a zpět. Stávající koleje č. 17 – 25 mají dobrý přístup k silniční dopravě a je vhodné 2 koleje ponechat k případným ložným manipulacím, pro které je zde potenciál. Koleje č. 6, 8 a další dle aktuální dopravní situace jsou k dispozici pro řešení mimořádností, ke změnám oběhů souprav a pro nákladní dopravu.

3.5.4 ŽST Třebušice

Nejvýznamnější část pohybu vozů zahrnují ucelené soupravy k nakládce uhlí a ucelené soupravy s uhlím. Průměrný počet vlaků činí 6 párů vlaků relace Řečany nad Labem a 5 párů dalších vlaků ve směrech Ústí nad Labem i Cheb. Vlaky jsou složeny z 30 – 32 vozů řady Falls nebo Eas. V měsíci červnu (příp. červenci) probíhá 10denní odstávka nakládky uhlí.

Příjezd vlaku s prázdnými vozy k nakládce uhlí

Vlak s vozy určenými k nakládce přijede na kolej č. 10 – 20. Vlaková lokomotiva (obvykle závislé trakce) odstoupí ze soupravy a odjíždí na předávací nádraží Washington, kde přebírá ložený vlak. Lokomotiva nezávislé trakce provede posun soupravy sunutím přes kolejovou spojku 39XA – 47 nebo 48 – 55 na určené místo vlečky, kde soupravu odstaví. Lokomotiva se poté vrací do ŽST. Dále má vlečka charakter důlní dráhy a posun se soupravou zajišťuje provozovatel důlní dráhy.

Odjezd vlaku s vozy loženými s uhlím

Vlaková lokomotiva přijíždí na předávací nádraží Washington, kde přebírá soupravu připravenou k odjezdu. Formou posunu přejíždí do ŽST Třebušice a u návěstidla Sc3a se mění z posunu na vlak a

pokračuje bez zastavení jako vlak ve směru Most. V případě vlaků ve směru Chomutov se v ŽST objíždí souprava a po vykonání jednoduché zkoušky brzdy je vlak přepraven k odjezdu.

Vlečka Teplárna Komořany a Kovodemont

Další významnou částí práce ŽST spočívá v obsluze Teplárny Komořany. Ucelený vlak s uhlím se odstaví v ŽST Třebušice. Poté vlečkař vlastní posunovou lokomotivou provádí obsluhu vlečky sunutím 7 vozů k vykládce. Vykládka probíhá z vysokostěnných vozů Eas mechanizací. Poté jsou vyložené vozy přistaveny do ŽST a vykládka pokračuje dalšími 7 vozy. Provoz vlaků (v průměru 2 páry vlaků po 14 vozech denně) i přístavbu vozů si zajišťuje společnost SD-Kolejová doprava.

Cca 2x měsíčně probíhá obsluha vlečky Kovodemont Mn vlakem. Obsluha probíhá z koleje č. 11 sunutím. Počet vozů i četnost obsluhy jsou nízké.

Využití předjízdnych kolejí ŽST Třebušice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	3 Pn, 3 Mn	1 Pn
4	2 Pn	Kolej není pravidelně využívána.
5 – 11	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6 – 22	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	8 vlaků	1 vlak

Navržené úpravy vycházejí z potřeb ŽST zejména pro nákladní dopravu. Kolej č. 3 je uzpůsobena pro přímé odjezdy z vlečky Komořany, koleje č. 5 a 7 jako předjízdne a pro přepřahy vlaků Komořany – směr Cheb. V sudé skupině je kolej č. 4 průjezdná pro vlaky Most n.n. – Chomutov, koleje č. 6 – 14 pro vjezdy končících vlaků, jako předjízdne a dle technologie střídavě jedna ze dvou kolejí pro vlečku Komořany. Ostatní koleje je vhodné ponechat jako manipulační vzhledem k možným krátkodobým odstávkách vleček, aby bylo možno odstavit soupravy čekající na odbavení na vlečku / z vlečky.

3.5.5 ŽST Klášterec nad Ohří

Kolej č. 4 je využívána v současnosti pro obraty vlaků Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří.

Využití předjízdnych kolejí ŽST Klášterec nad Ohří

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	1 Mn	1 Os, 1 Mn
4	16 Os	14 Os
Předjízdne koleje celkem	17 vlaků	16 vlaků

ŽST musí disponovat trojicí nástupních hran o délce 200 m u hlavních kolejí a 120 m u koleje č. 4 – ať už pro dnešní či výhledový model dopravy, tj. pro Os vlaky Most – Karlovy Vary a zpět a pro obrat vlaků Sp Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří a zpět.

Elektricky ohřívány jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích – č. 1 – 5, 7, 9 – 12.

3.5.6 Odbočka Pernštejn

Stávající ŽST nedisponuje předjízdny koleji, vzhledem ke kolejovému uspořádání vhodné ŽST Pernštejn změnit na odbočku. Musí být vybavena dvojicí nástupních hran o délce 120 m.

Elektricky ohřívány jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích – č. 1, 2, 3, 4.

3.5.7 ŽST Stráž nad Ohří

ŽST Stráž nad Ohří nedisponuje v lichém směru nástupní hranou, všechny vlaky musí zajíždět do sudé skupiny, kde kolidují s opačným směrem.

Využití předjízdnych kolejí ŽST Stráž nad Ohří

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
4	Kolej není pravidelně využívána.	5 Os
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	5 vlaků

ŽST musí disponovat ostrovním nástupištěm o délce 120 m. Přístup na nástupiště musí být mimoúrovňový, vede k úbytku předjízdne koleje v sudém směru.

Elektricky ohříváné jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích – č. 1, 2, 5, 6.

3.5.8 ŽST Vojkovice nad Ohří

Využití předjízdnych kolejí ŽST Vojkovice nad Ohří

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	4 Pn	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	4 vlaky	0 vlaků

V ŽST je navrženo nástupiště o délce 120 m v záhlaví ŽST přístupné z přejezdu, aby nebylo nutné budovat ostrovní nástupiště s podchodem. Řešení vede k zachování dvojice předjízdnych kolejí, což je vzhledem k absenci předjízdnych kolejí v odbočce Pernštejn a ŽST Stráž nad Ohří žádoucí pro řešení mimořádností i konstrukce GVD. Vlečka č. V3267 je zapojena v obvodu ŽST před nástupištěm do koleje č. 2 a musí být osazena seřaďovacím návěstidlem.

Elektricky ohříváné jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích č. 1 – 4, 9 – 15.

3.5.9 ŽST Ostrov nad Ohří

Využití předjízdnych kolejí ŽST Ostrov nad Ohří

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	1 Mn
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	1 vlak

V ŽST je navrženo ostrovní nástupiště o délce 200 m přístupné podchodem. Je zachována dvojice předjízdnych kolejí a manipulační koleje pro ložné manipulace.

Elektricky ohříváné jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích – č. 1 – 6, 14 – 19.

3.5.10 Výhybna Hájek

Využití předjízdnych kolejí ve stávající ŽST Hájek

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
4	Kolej není pravidelně využívána.	2 Pn
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	2 vlaky

Stávající ŽST je příliš vzdálena od centra obce (2 km) a rovněž její blízké okolí nevykazuje žádné známky osídlení. Proto se navrhuje stávající ŽST Hájek změnit na výhybnu a nástupiště vysunout do samostatné zastávky Hájek obec, která by byla situována u přejezdu mezi obcí Hájek a sjezdem ze silnice E442. Železnice se tak přiblíží lidem na poloviční vzdálenost (1 km) a bude atraktivnější. Zastávka musí být vybavena dvojicí vnějších nástupišť o délce 120 m, která by byla přístupná z přejezdu.

V samotné ŽST by došlo pouze ke snesení nástupišť a nebylo by nutné bezprostředně provádět žádné další změny. V případné rekonstrukci by byly nahrazeny stávající výhybky na rychlost 50 km/h do odbočky a elektricky ohřívané by byly výhybky č. 1 – 5 a 7 – 12.

3.5.11 ŽST Dalovice

Využití předjízdnych kolejí ŽST Dalovice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	4 Os	4 Os
Předjízdne koleje celkem	4 vlaky	4 vlaky

Vlaky na trati Dalovice – Merklín jsou vedeny jako přímé z ŽST Karlovy Vary, v ŽST je možno navrhnout pouze jedno ostrovní nástupiště o délce 120 m přístupné podchodem. Vzhledem k tomu, že vlaky Karlovy Vary – Merklín a zpět využívají v obou směrech traťovou kolej č. 2, jsou současné odjezdy vlaků ve směru Merklín a Klášterec nad Ohří bezkolizní, v opačném směru lze uzlu Karlovy Vary dosáhnout tak, aby jel vlak Merklín – Karlovy Vary před R Praha – Cheb s přestupními vazbami dále ve směru Cheb jak na vlak R, tak na následující vlak Os, nebo aby jel vlak Merklín – Karlovy Vary za vlakem Os Most – Cheb s přestupní vazbou dále ve směru Cheb vlakem Os.

Výhybky v kolejových spojkách a předjízdnych kolejích jsou navrženy na rychlost 50 km/h při jízdě do odbočky.

Elektricky ohřívané jsou navrženy všechny výhybky v dopravních kolejích – č. 1 – 7, 12 – 17.

3.5.12 Odbočka Karlovy Vary-Dvory

Úpravy na odbočka Karlovy Vary-Dvory nejsou nutné, v případě rekonstrukce nástupišť budou stávající nástupiště nahrazena novými o délce 120 m.

3.5.13 ŽST Nové Sedlo u Lokte

Využití předjízdnych kolejí ŽST Nové Sedlo u Lokte

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	8 Os	9 Os
5	Kolej není pravidelně využívána.	1 Pn
7	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	5 Os	4 Os
6	1 Nex, 1 Pn, 1 Mn	1 Pn, 1 Mn
8	8 Pn, 2 Mn	4 Pn, 1 Mn
Předjízdne koleje celkem	4 vlaky	4 vlaky

V souvislosti s realizací stavby v ŽST Chodov dochází k důležitým úpravám v ŽST – vložení kolejových spojek 6XA/6XB a 9XA/9XB na 80 km/h na karlovarském zhlaví pro jízdy z ŽST Chodov ve směru Cheb a opačně. Vzhledem ke dvojici ostrovních nástupišť a instalovaným EOY není nutné bezprostředně ŽST rekonstruovat.

V souvislosti s výhledovým GVD musí být v ŽST dostupná v každém směru minimálně jedna kolej v délce 740 m mimo nástupní hranu. K tranzitním kolejím 1 a 2 jsou vyčleněny koleje 3 a 4 pro odbočné tratě, ŽST pak disponuje dvojicí předjízdnych kolejí pro každý směr, což odpovídá významu ŽST na trati.

3.5.14 ŽST Sokolov osobní nádraží

Využití předjízdnych kolejí ŽST Sokolov osobní nádraží

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	0 vlaků

ŽST Sokolov osobní nádraží disponuje ostrovním a vnějším nástupištěm. V liché skupině je k dispozici jedna předjízdna kolej, v sudé skupině dvě předjízdne koleje (302 a 349 m). Vlaky nákladní dopravy zde nejsou pravidelně předjížděny, vlaky osobní dopravy využívají pouze hlavní staniční koleje. ŽST je vybavena výhybkami pro rychlost 50 km/h při jízdě odbočkou a všechny výhybky v dopravních kolejích disponují EO.V. ŽST je možno ponechat ve stávajícím stavu.

3.5.15 ŽST Sokolov seřaďovací nádraží

Využití předjízdnych kolejí ŽST Sokolov seřaďovací nádraží

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
203	1 Mn	1 Mn
205	Kolej není pravidelně využívána.	1 Pn
207	1 Mn	2 Mn
Předjízdne koleje celkem	2 vlaky	4 vlaky

Počet dopravních kolejí ŽST Sokolov seřaďovací nádraží odpovídá potřebám a je možno ŽST ponechat ve stávajícím stavu.

3.5.16 ŽST Citice

Manipulační místa v ŽST na vlečce V3029 jsou obsluhována ve většině případů z ŽST Sokolov seřaďovací nádraží po spojovací koleji č. 93. Po kolejové stránce není v ŽST třeba provádět žádné úpravy, je vhodné výhledově nahradit stávající nástupiště s úrovnovým přístupem dvojicí nových vnějších nástupišť o délce 120 m v záhlaví ŽST.

3.5.17 ŽST Dasnice

Využití předjízdnych kolejí ŽST Dasnice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
5	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
7	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
8	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	0 vlaků

ŽST disponuje velkým počtem dopravních kolejí, které nejsou pravidelně využívány. ŽST je značně vzdálena od centra obce a není atraktivní pro cestující. V rámci navržených úprav je vhodné dvojicí vnějších nástupišť o délce 120 m přesunout blíže k obci, čímž se docházková vzdálenost sníží na 1/3. ŽST disponuje prostorem na realizaci jedné dlouhé koleje, avšak ze studijního GVD je prokázáno, že dlouhé i ostatní nákladní vlaky lze bez problémů provážet v úseku Nové Sedlo u Lokte – Cheb bez

zastavení. Navrhuje se proto kolejiště zcela snést a ŽST nahradit odbočkou s dvojicí kolejových spojek pro řešení výluk a mimořádností.

3.5.18 ŽST Kynšperk nad Ohří

Využití předjízdnych kolejí ŽST Kynšperk nad Ohří

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdny koleje celkem	0 vlaků	0 vlaků

Předjízdny koleje nejsou pravidelně využívány, avšak vzhledem k rušení ŽST Dasnice a absenci předjízdnych kolejí v ŽST Citice je vhodné v ŽST ponechat dvojici předjízdnych kolejí. Nástupiště se navrhuje ostrovní o délce 200 m. Všechny výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny EOv.

3.5.19 ŽST Tršnice

Využití předjízdnych kolejí ŽST Tršnice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	1 Os, 1 Mn	1 Os
6	8 Os	8 Os
8	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
10	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
12	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
14	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
16	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdny koleje celkem	10 vlaků	9 vlaků

ŽST disponuje velkým počtem dopravních kolejí, které nejsou pravidelně využívány. V ŽST je vhodné ponechat dvojici předjízdnych kolejí a další 2 koleje jako záchytné pro ŽST Cheb, nástupiště o délce 120 m přesunout na zhlaví jako vnější přístupné z přejezdu. Všechny výhybky v dopravních kolejích budou vybaveny EOv. Kolejová spojka 16 / 18 je navržena na 60 km/h pro rychlejší příjezd k nástupišti u 2. koleje.

3.5.20 ŽST Řehlovice

Využití předjízdnych kolejí ŽST Řehlovice

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
5	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdny koleje celkem	0 vlaků	0 vlaků

ŽST je třeba vybavit ostrovním nástupištěm o délce 120 m umístěným blíže k obci a dvojicí předjízdnych kolejí. EOv budou vybaveny výhybky v dopravních kolejích.

3.5.21 ŽST Úpořiny

Využití předjízdnych kolejí ŽST Úpořiny

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	10 Os	Kolej není pravidelně využívána.
5	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
7	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	1 Sv	9 Os.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	11 vlaků	9 vlaků

ŽST je třeba vybavit dvojicí ostrovních nástupišť o délce 120 m a jednou předjízdnu kolejí pro Mn vlak. Kolej nedosahuje potřebné délky pro vlaky nákladní dopravy. EOv budou vybaveny výhybkami v dopravních kolejích.

3.5.22 ŽST Ohnič

Využití předjízdnych kolejí ŽST Ohnič

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	1 Nex, 1 Pn
5	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
Předjízdne koleje celkem	0 vlaků	2 vlaky

ŽST byla navržena ke zrušení. Vzhledem ke krátkým užitným délkám kolejí v ŽST Úpořiny na jedné straně a možným omezením na vlečce UUL v ŽST Světec na druhé straně projektant navrhuje ŽST ponechat v minimální kolejové konfiguraci s dvojicí předjízdnych kolejí. Nástupiště o délce 120 m je vhodné umístit do záhlaví jako vnější s přístupem od přejezdu. EOv budou vybaveny výhybkami v dopravních kolejích.

3.5.23 ŽST Světec

Využití předjízdnych kolejí ŽST Světec

Kolej č.	Sudý směr	Lichý směr
3	Kolej není pravidelně využívána.	2 Nex, 9 Pn
5	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
7	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
9	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
11	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
4	Kolej není pravidelně využívána.	Kolej není pravidelně využívána.
6	9 Pn, 2 Mn UNL – UUL 2 Pn, 7 Mn UUL – Bílina	1 Pn, 7 Mn Bílina – UUL
Předjízdne koleje celkem	20 vlaků	19 vlaků

Dopravní koleje v ŽST Světec jsou vyjma pravidelných vlaků využívány též vlaky ad-hoc, při řešení nepravidelností a pro odstavování souprav před odsunem k nakládce na vlečku ÚUL.

ŽST disponuje velkým počtem dopravních kolejí, které jsou využívány pouze k odstavování souprav k nakládce. Vjezdy na vlečku UUL se uskutečňují po koleji č. 6 průjezdem ze směru Ústí nad Labem nebo s přepřahem ze směru Bílina, odjezdy se dějí rovněž po koleji č. 6 ve směru Bílina nebo z vlečky

přímo na traťovou kolej ve směru Ústí nad Labem. Řešení ponechává dvojici předjízdných kolejí pro sudý i lichý směr, ostatní koleje v liché skupině jsou manipulační určené pro odstavování vyčkávajících souprav k nakládce. Ostrovní nástupiště o délce 120 m může být přístupné přímo z podjezdu komunikace z obce. Výhybky na dopravních kolejích a na vlečku UUL budou vybaveny EOv.

Závěr

Železniční trat' Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb je významnou dopravní páteří severozápadních Čech. Trať prochází Ústeckým a Karlovarským krajem v podhůří Krušných hor, je zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať má zásadní vliv na obsluhu této oblasti jak v dopravě osob, tak i v obsluze průmyslových a těžebních komplexů.

Předmětem části bylo dopravně-technologické posouzení trati Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb a souběžné trati Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina. Základem pro účely studie se staly parametry GPK z již realizovaných staveb, staveb v realizaci a staveb v různých stupních přípravy. Pro všechny ostatní úseky, na kterých ještě nebylo započato s projektovou přípravou na jejich rekonstrukci, byl proveden přepočet parametrů GPK pro zavedení rychlostních profilů v_{100} a v_{150} .

Výhledový GVD ukázal potenciál trati jak v osobní, tak v nákladní dopravě. U vlaků osobní dopravy bylo dosaženo výrazných úspor jízdních dob, což umožnilo navrhnout nové modely provozu regionální dopravy. Rovněž uzel X:00 v Chebu pro dálkovou dopravu byl dosažen s dostatečnou rezervou. Nákladní doprava má na řešené trati dostatek volných tras s minimálním počtem zastávek z důvodu předjíždění osobní dopravou.

Při trasování nákladních vlaků se ukázalo hlavní úskalí celé trati, zejména pak úseků Ústí nad Labem západ – Bílina a Klášterec nad Ohří – Cheb, kterým je chybějící peronizace stanic. Řada vlaků by mohla být vedena bez zastavení nebo ve vhodnějších časových polohách, avšak dochází ke kolizím s vystupujícími / nastupujícími cestujícími. Jednoznačné doporučení pro všechny nerekonstruované ŽST je proto výstavba nástupišť s mimoúrovňovým přístupem cestujících.

Provoz vlaků Nex o délce 740 m je možný i vzhledem k nedostatečné infrastruktuře v úseku Kadaň-Prunéřov – Cheb, kde jedinou ŽST vhodnou pro předjíždění těchto vlaků je ŽST Nové Sedlo u Lokte. K dispozici jsou však trasy, které celý úsek projedou bez zastavení.

Součástí studie jsou schémata řešených ŽST na celé trati a posouzení všech nerekonstruovaných ŽST.

Tříkolejný úsek trati Bílina – odbočka České Zlatníky byl prověřen z hlediska propustnosti na možnou úpravu na dvoukolejný, který je dostatečně kapacitní a skýtá dostatečnou rezervu pro vedení dalších vlaků po dobu celého dne.

Tvorba dokumentace byly diskutovány a schváleny na výrobních poradách se zástupci SŽDC, Ministerstva dopravy České Republiky, odboru dopravy Ústeckého a Karlovarského kraje a zúčastněných dopravců.

Přílohy

Seznam příloh:

- Příloha č. 1:** Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv závislé i nezávislé trakce
- Příloha č. 2:** Schémata výchozího stavu jednotlivých ŽST
- Příloha č. 3:** Výhledové schéma linek osobní dopravy a jejich takty
- Příloha č. 4:** Fragment GVD Bílina – Most pro výpočet propustnosti
- Příloha č. 5:** Schémata navržených úprav jednotlivých ŽST
- Příloha č. 6:** Tabulky přepočtu parametrů GPK

**Příloha č. 1: Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv závislé i
nezávislé trakce**

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv nezávislé traktce				
Úsek trati	Lokomotivní řada	Sudý směr	Lichý směr	Poznámka
Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Ústí nad Labem západ	2x 740 – 743	T2500 S2300 U1400	T2500 S2300 U1400	
	2x 749 – 754	T2600 S2500 U1400	T2600 S2500 U1400	
	742 (vlak Mn)	S1200	S1200	
Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina	2x 740 – 743	T ₄ 2320/1680 T2100/1500 S1900/1400 U1400/1200	/T ₄ 2160 T2500/2100 S2300/1900 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	/T ₄ 2160 T2500/2000 S2300/1900 U1400	T2600/2500 S2500/2400 U1400	Při průjezdu / při rozjezdu u vjezdového návěstidla Trmice
	742 (vlak Mn)	S750	S800	
Ústí nad Labem západ – Oldřichov u Duchcova – Bílina	2x 740 – 743	/T ₄ 1440 T1500/1300 S1400/1200 U1200/1100	/T ₄ 1520 T2500/1350 S2300/1250 U1400/1050	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	T ₄ 2080/1840 T1900/1700 S1800/1600 U1400	/T ₄ 2080 T2500/1950 S2300/1850 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	742 (vlak Mn)	S650 S1200	S650 S750	Ústí nad Labem západ – Oldřichov u Duchcova Oldřichov u Duchcova – Bílina
Bílina – Most	2x 740 – 743	/T ₄ 2160 T2500/2100 S2300/1900 U1400	T2500 S2300 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	T2600/2500 S2500/2400 U1400	T2500 S2300 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	742 (vlak Mn)	S1000	S1200	
Most – Chomutov	2x 740 – 743	T ₄ 1520/1360 T1400/1200 S1100 U1000	T2500 S2300 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	T ₄ 1840/1680 T1700/1500 S1600/1400 U1400/1200	T2600 S2500 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	742 (vlak Mn)	S600	S1200	
Chomutov – Kadaň-Pruněřov	2x 740 – 743	T2270/2150 S2000/1900 U1400	T2150 S2100 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	T2270/2150 S2000/1900 U1450	T2150 S1900 U1450	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	742 (vlak Mn)	S950	S950	

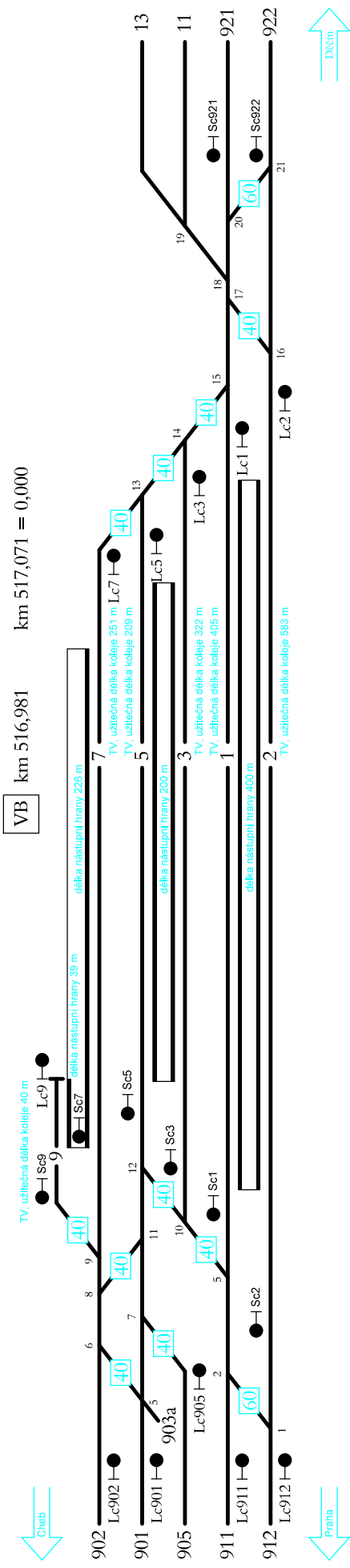
Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří	2x 740 – 743	§	T2150 S1900 U1400	
	2x 749 – 754	§	T2150 S1900 U1400	
	742 (vlak Mn)	S2400	S1000	
Klášterec nad Ohří – Stráž nad Ohří	2x 740 – 743	T2800 S2600 U1400	T2600 S2300 U1450	
	2x 749 – 754	T2800 S2600 U1450	T2600 S2300 U1400	
	742 (vlak Mn)	S1600	S2000	
Stráž nad Ohří – Vojkovice nad Ohří	2x 740 – 743	T2800 S2500 U1400	T ₄ 2000 T1450 S1400 U1400	
	2x 749 – 754	T2800 S2500 U1450	T1700 S1500 U1450	
	742 (vlak Mn)	S1400	S2000	
Vojkovice nad Ohří – Hájek	2x 740 – 743	T ₄ 1770 T1450 S1400 U1400	T2600 S2300 U1400	
	2x 749 – 754	T1700 S1500 U1450	T2600 S2300 U1450	
	742 (vlak Mn)	S700	S2000	

Hájek – Karlovy Vary	2x 740 – 743	T2600 S2300 U1400	T ₄ 2000 T1450 S1400 U1400	
	2x 749 – 754	T2600 S2300 U1450	T1700 S1500 U1450	
	742 (vlak Mn)	S2000	S2000	
	2x 740 – 743	T1900 S1700 U1400	T42000 T1600 S1400 U1400	
	2x 749 – 754	T1900 S1700 U1500	T1700 S1500 U1500	
	742 (vlak Mn)	S800	S700	
	2x 740 – 743	T2600 S2300 U1400	T2600 S2300 U1400	
	2x 749 – 754	T2600 S2300 U1500	T2600 S2300 U1500	
	742 (vlak Mn)	S1200	S1300	
	2x 740 – 743	T41910 T1600/1470 S1400/1300 U1400	T2600 S2300 U1400	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	2x 749 – 754	T1600/1470 S1400/1300 U1500	T2600 S2300 U1500	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	742 (vlak Mn)	S650	S2000	

Hmotnostní normativy pro vybrané druhy lokomotiv závislé trakce				
Úsek trati	Lokomotivní řada	Sudý směr	Lichý směr	Poznámka
Ústí nad Labem hlavní nádraží, obvod osobní nádraží – Ústí nad Labem západ	163, 363	T2600 S2300	T2600 S2300	
	181	T2600 S2300	T2600 S2300	
Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina	163, 363	T2100 S1850	T2100 S2000	při průjezdu celým úsekem
	181	---	---	
Ústí nad Labem západ – Oldřichov u Duchcova	163, 363	T1700 S1500	T2600 S2300	při průjezdu celým úsekem
	181	T2100 S1850	T2600 S2300	při průjezdu celým úsekem
Oldřichov u Duchcova – Bílina	163, 363	T2600 S2300	T1750 S1550	při průjezdu celým úsekem
	181	T2500 S2200	T2100 S1850	při průjezdu celým úsekem
Bílina – Třebušice	163, 363	T2270 S2000	T1700 S1500	při průjezdu celým úsekem
	181	T2500 S2200	T2600 S2300	při průjezdu celým úsekem
Třebušice – Chomutov	163, 363	T1700 S1500	T1700 S1500	při průjezdu celým úsekem
	181	T1700 S1500	T2600 S2300	při průjezdu celým úsekem
Chomutov – Kadaň-Pruněrov	163, 363	T1550 S1450	T1550 S1450	
	181	T2100 S1800	T2100 S1800	
Kadaň-Pruněrov – Klášterec nad Ohří	363	T2600 S2400 U1000	T ₄ 1800 T1700 S1600 U1000	při průjezdu celým úsekem
	230, 240, 242	---	---	
Klášterec nad Ohří – Stráž nad Ohří	363	T2400 S2200 U1000	T ₄ 1850 T1570 S1470 U1000	
	230, 240, 242	T2400 S2200 U1000	T ₄ 1850 T1570 S1470 U1000	
Stráž nad Ohří – Vojkovice nad Ohří	363	T ₄ 2400 T2150 S1900 U1000	T2600 S2400 U1000	
	230, 240, 242	T ₄ 2400 T2150 S1900 U1000	T2600 S2400 U1000	

Vojkovice nad Ohří – Hájek	363	T ₄ 1540 T1200 S1050 U1000	T2600 S2400 U1000	
	230, 240, 242	T ₄ 1540 T1200 S1050 U1000	T2600 S2400 U1000	
Hájek – Karlovy Vary	363	T2600 S2400 U1000	/T ₄ 1550 T2400/1200 S2200/1050 U1000	Karlovy Vary – Dalovice / Dalovice – Hájek
	230, 240, 242	T2600 S2400 U1000	/T ₄ 1550 T2400/1200 S2200/1050 U1000	
Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte	363	T1350 S1280 U950	T1200/1050 S1050/1000 U1000	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	230, 240, 242	T1350 S1250 U950	T1200/1050 S1050/1000 U1000	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
Nové Sedlo u Lokte – Sokolov	363	T ₄ 1540 T1200 S1050 U1000	T2000 S1800 U1000	
	230, 240, 242	T ₄ 1540 T1200 S1050 U1000	T2000 S1800 U1000	
Sokolov – Tršnice	363	T ₄ 2500 T2300 S2150 U950	T2600 S2400 U1000	
	230, 240, 242	T ₄ 1540 T1200 S1050 U1000	T2600 S2400 U1000	
Tršnice – Cheb	363	T ₄ 1350 T1150/1100 S1050/1000 U950	T2600 S2400 U1000	Při průjezdu celým úsekem / při rozjezdu kdekoliv v úseku
	230, 240, 242	T ₄ 1350 T1150/1100 S1050/1000 U950	T2600 S2400 U1000	

Příloha č. 2-1: Ústí nad Labem hl.n., obvod osobní nádraží – stávající stav



návěstidlo	km poloha
Lc901	0,650
Lc902	0,650
Lc905	0,584
Lc911	516,490
Lc912	516,490
Sc1	516,752
Sc2	516,628
Sc3	516,785
Sc5	516,852
Sc7	0,268
Sc9	0,310
Lc9	0,250

návěstidlo	km poloha
Lc1	517,152
Lc2	517,215
Lc3	517,105
Lc5	517,058
Lc7	517,056
Sc921	517,543
Sc922	517,543

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

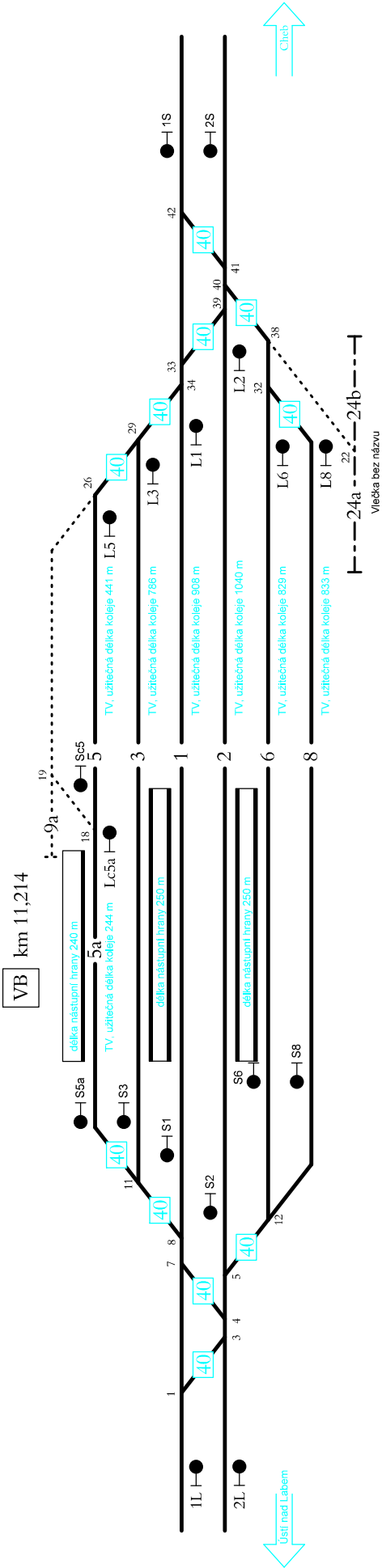
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-2: Chabařovice – stávající stav



návěstidlo	km poloha
1L	10,556
2L	10,556
S1	11,041
S2	11,000
S3	11,099
S5a	11,096
S6	11,112
S8	11,108
Sc5	11,409
Lc5a	11,340

návěstidlo	km poloha
1S	12,565
2S	12,559
L1	20,140
L2	12,040
L3	11,885
L5	11,850
L6	11,941
L8	11,941

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

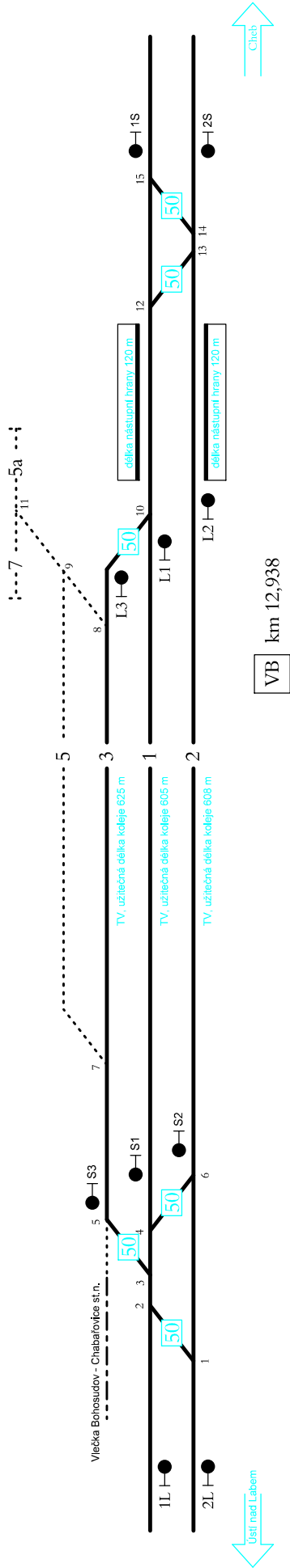
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-3: Bohosudov - po realizaci stavby



návěstidlo	km poloha
1L	13,652
2L	13,652
S1	12,399
S2	12,411
S3	12,367

návěstidlo	km poloha
1S	13,744
2S	13,744
L1	13,004
L2	13,019
L3	12,992

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

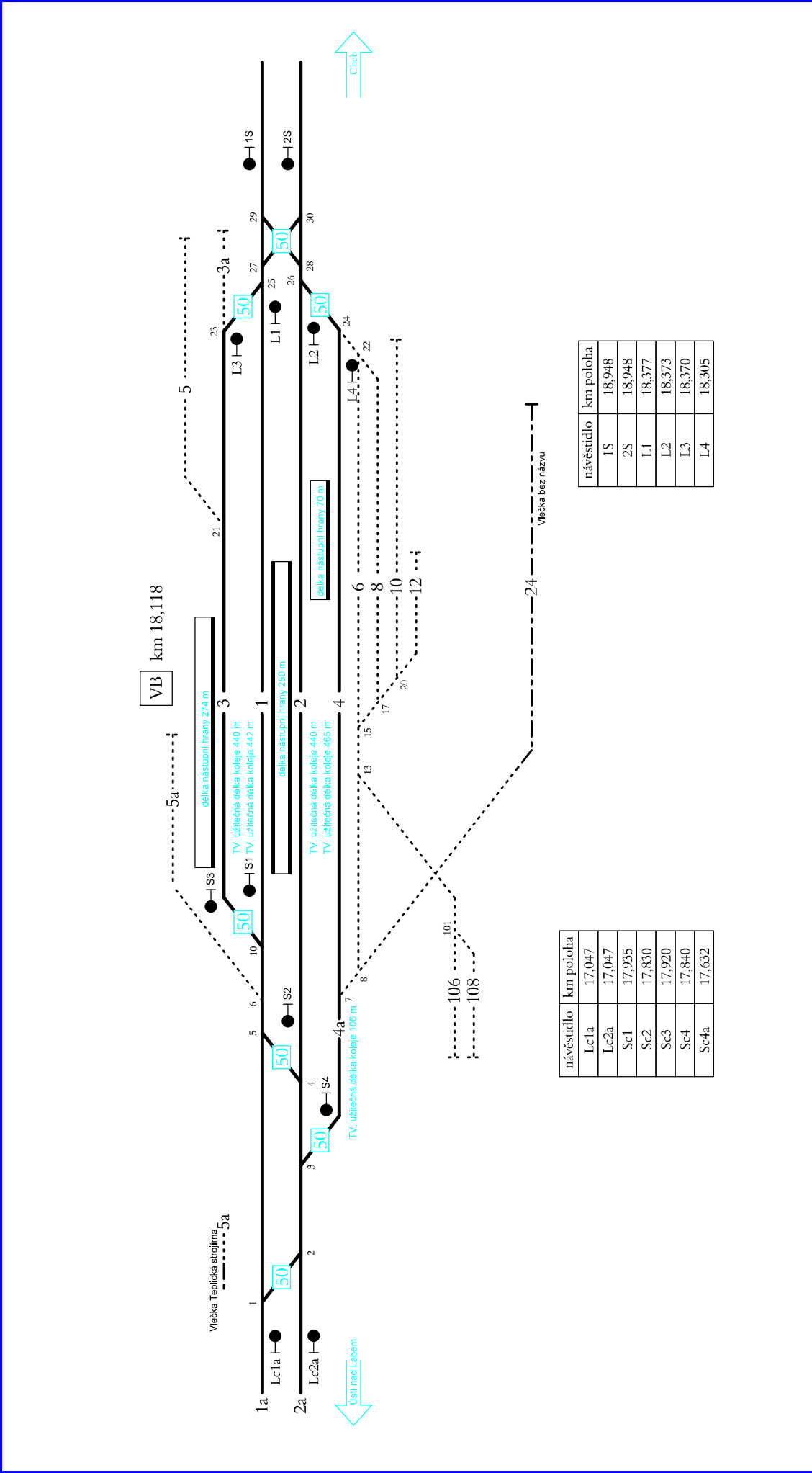
6

výhybka s EOJ

nová výstavba

demolice

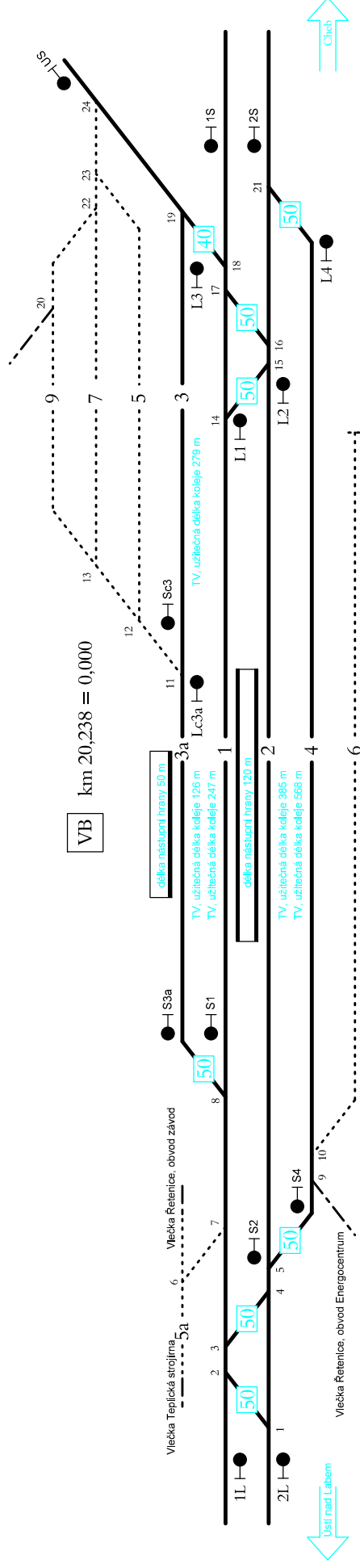
Příloha č. 2-4: Teplice v Čechách - stávající stav



6 výhybka s EOv

návěstidlo	km poloha
1S	18,948
2S	18,948
L1	18,377
L2	18,373
L3	18,370
L4	18,305



Příloha č. 2-5: Řetence - po realizaci stavby



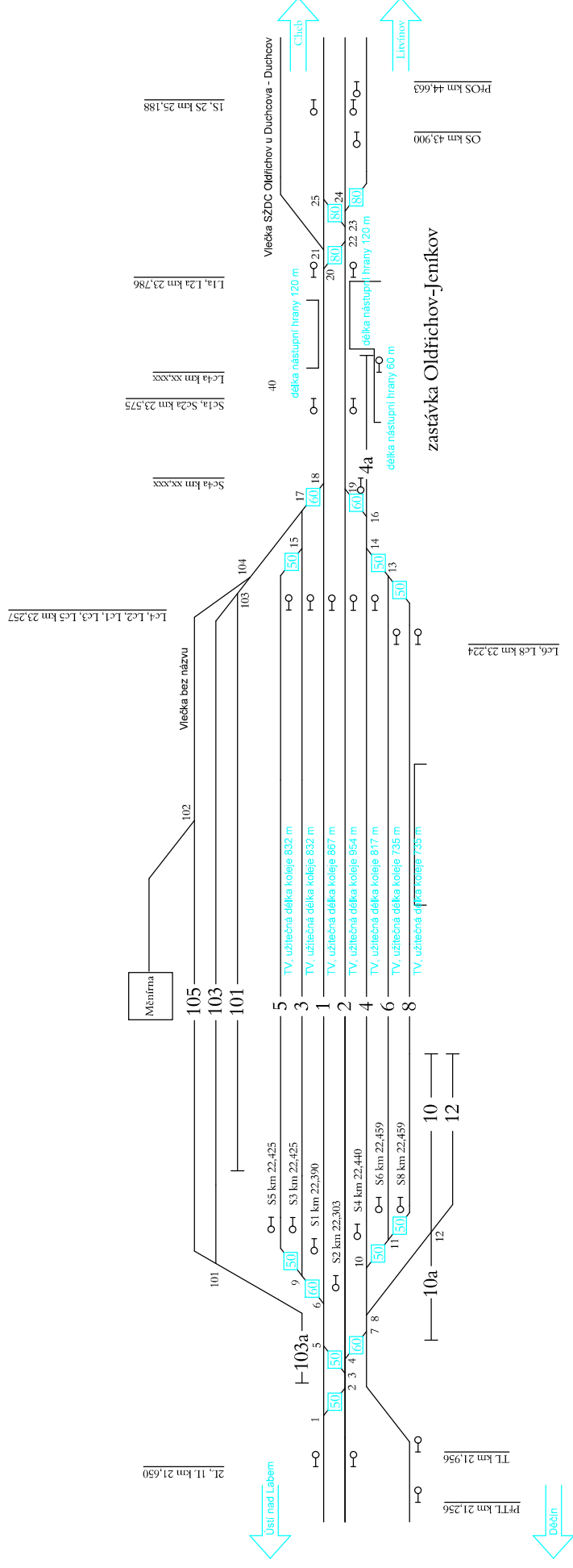
návěstidlo	km poloha
1L	19,153
2L	19,153
S1	20,163
S2	20,068
S3a	20,163
S4	20,085

návestidlo	km poloha
U5	0,900
1S	21,166
2S	21,166
L1	20,140
L2	20,453
L3	20,639
L4	20,653
Lc3a	20,289
Sc3	20,360








Legenda:

	dopravní kolej	 S1	návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupiště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka	6	výhybka s EOv		

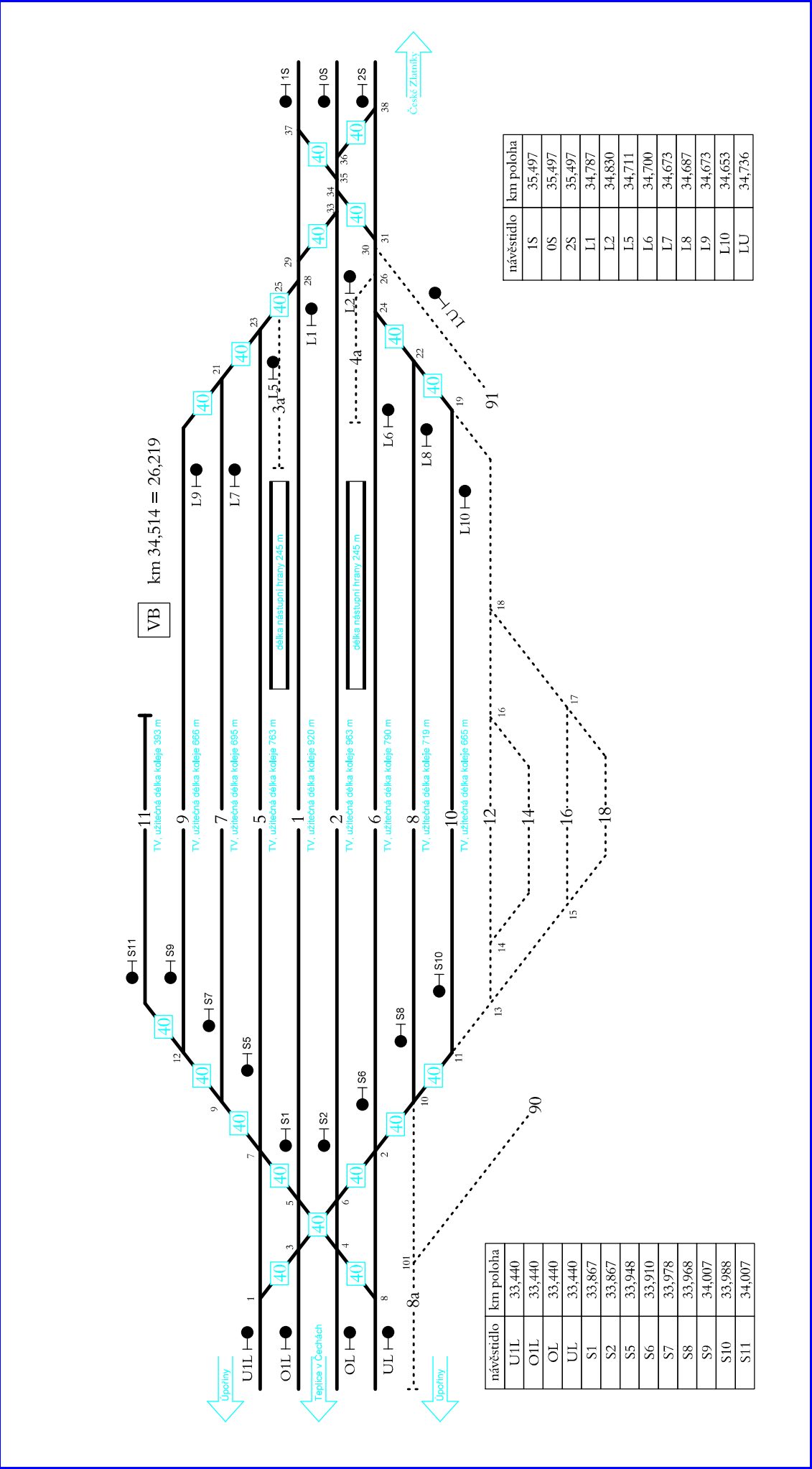
Příloha č. 2-6: Oldřichov u Duchcova - po realizaci stavby



Legenda:

	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupiště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka	6	výhybka s EOv		

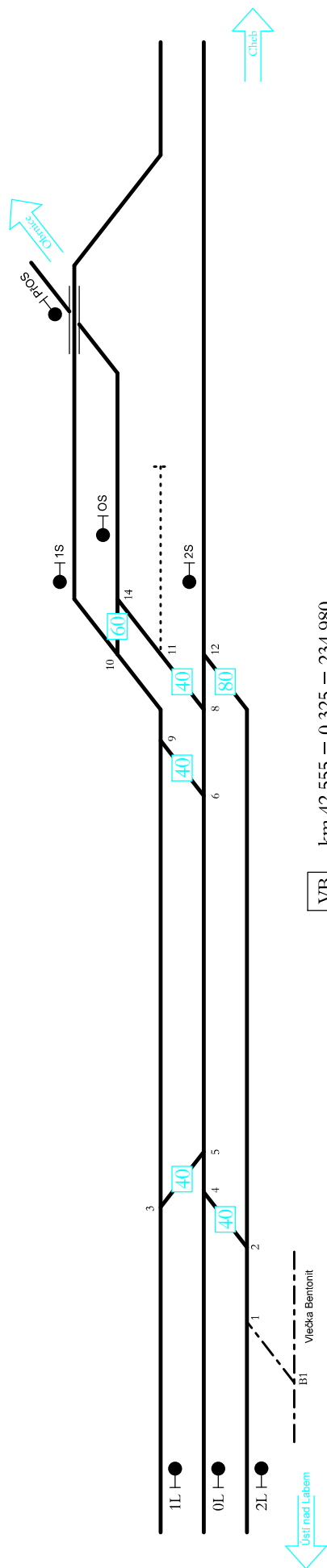
Příloha č. 2-7: Bílina - stávající stav



6 výhybka s EOv

návestidlo	1S	35,497	km polohla
	0S	35,497	
	2S	35,497	
	L1	34,787	
	L2	34,830	
	L5	34,711	
	L6	34,700	
	L7	34,673	
	L8	34,687	
	L9	34,673	
	L10	34,653	
	LU	34,736	

Příloha č. 2-8: Odbočka České Zlatníky – stávající stav

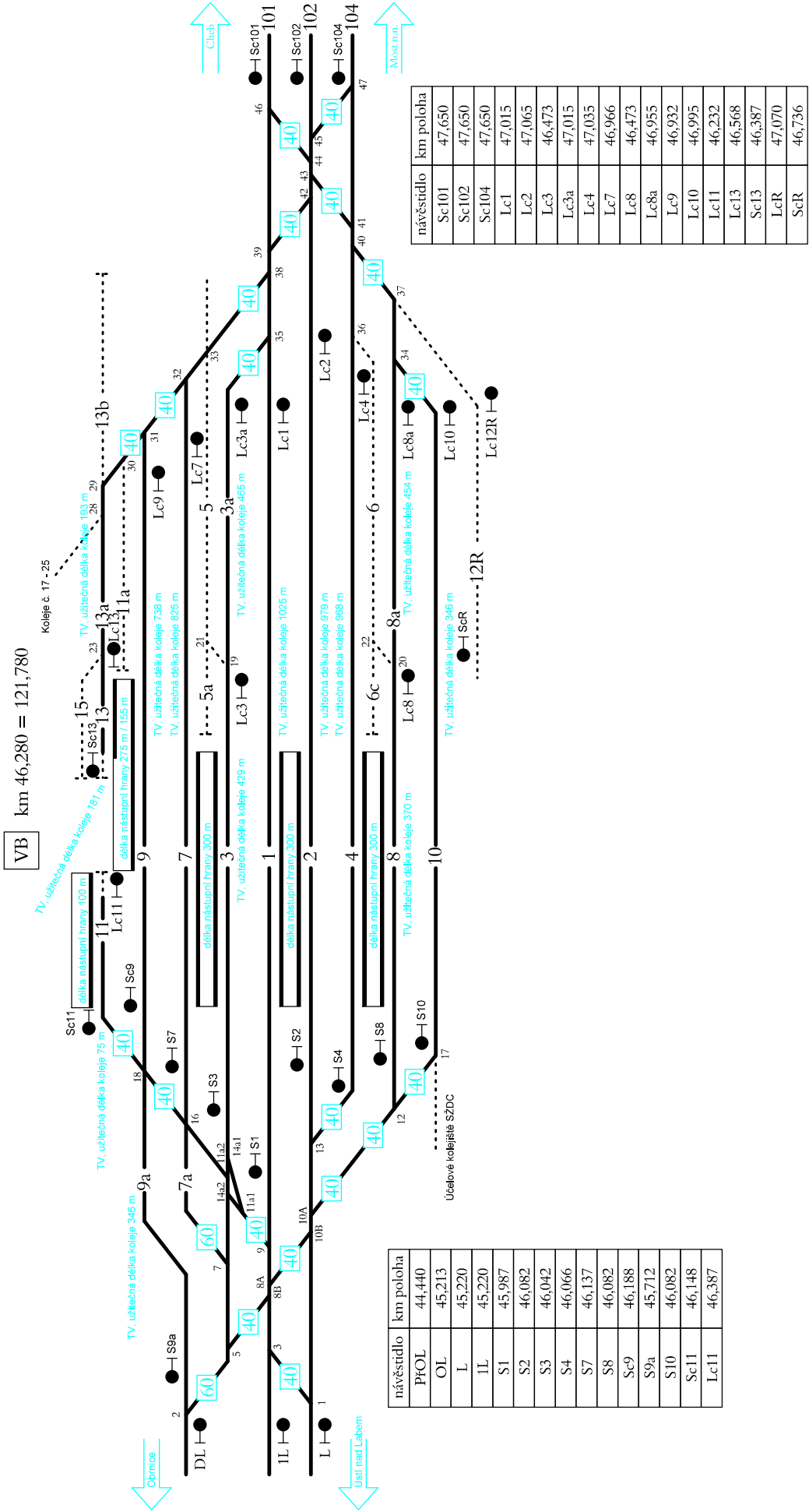


návěstidlo	km poloha
1L	41,460
0L	41,460
2L	41,460

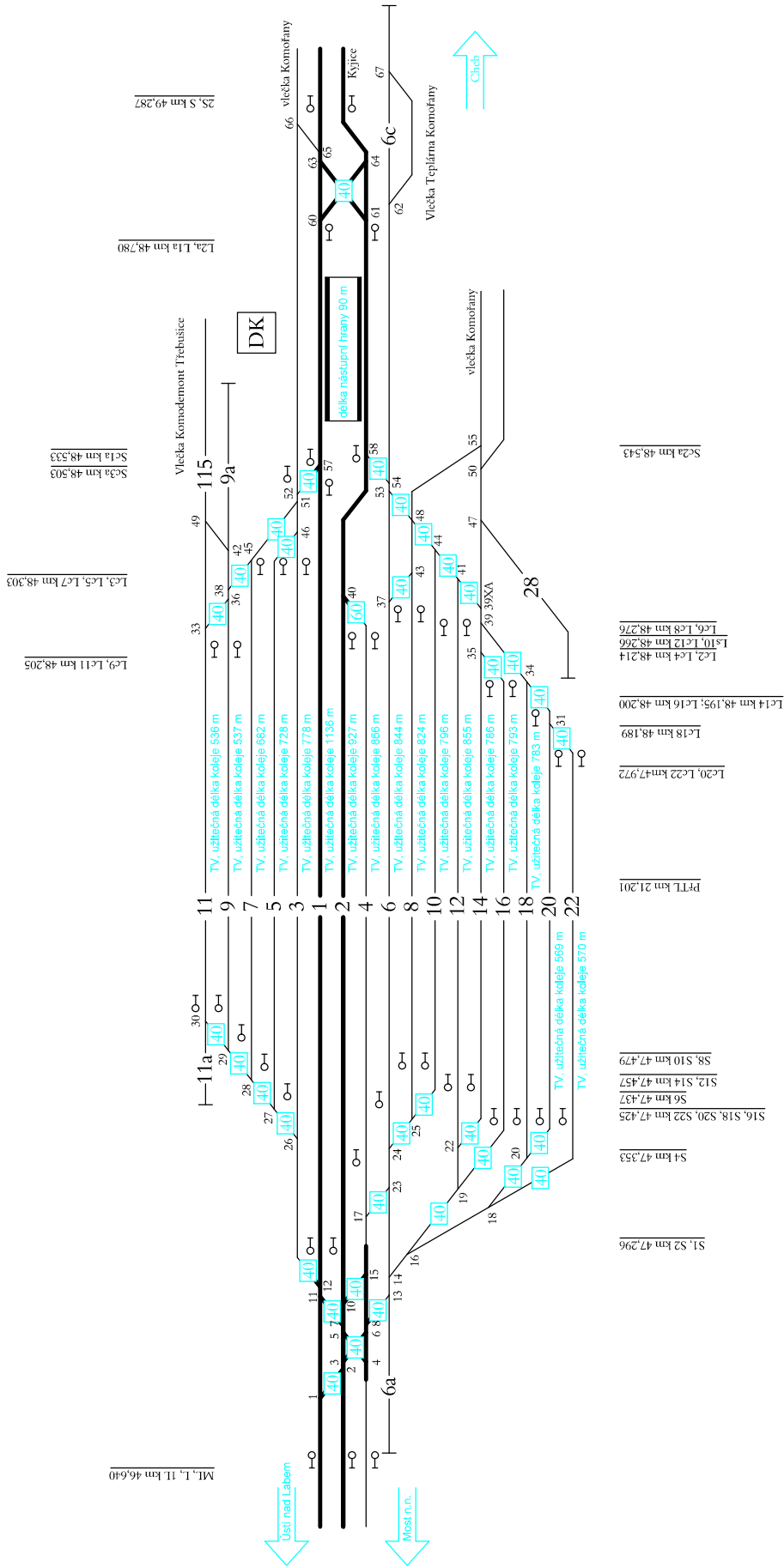
návěstidlo	km poloha
1S	42,606
2S	42,516
OS	234,547
PřOS	233,844

- Legenda:
- dopravní kolej
 - manipulační kolej
 - vlečka
 - S1 návěstidlo
 - nástupiště s vyznačenou nástupní hranou
 - 6 výhybka s EO
 - nová výstavba
 - demolice

Příloha č. 2-9: Most – stávající stav

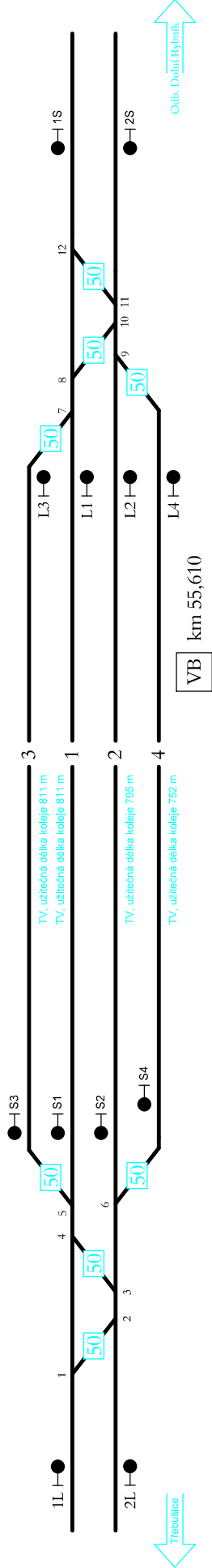


Příloha č. 2-10: ŽST Třebušice – stávající stav



Legenda:		dopravní koleje		S1	návěstidlo		nová výstavba
		manipulační koleje			nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
		vlečka		6	výhybka s EOY		

Příloha č. 2-11: ŽST Kyjice – po realizaci stavby



návěstidlo	km poloha
1L	54,780
2L	54,780
S1	55,296
S2	55,296
S3	55,296
S4	55,338

návěstidlo	km poloha
1S	57,004
2S	57,004
L1	56,110
L2	56,110
L3	56,110
L4	56,110

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupišť s vyznačenou nástupní hranou

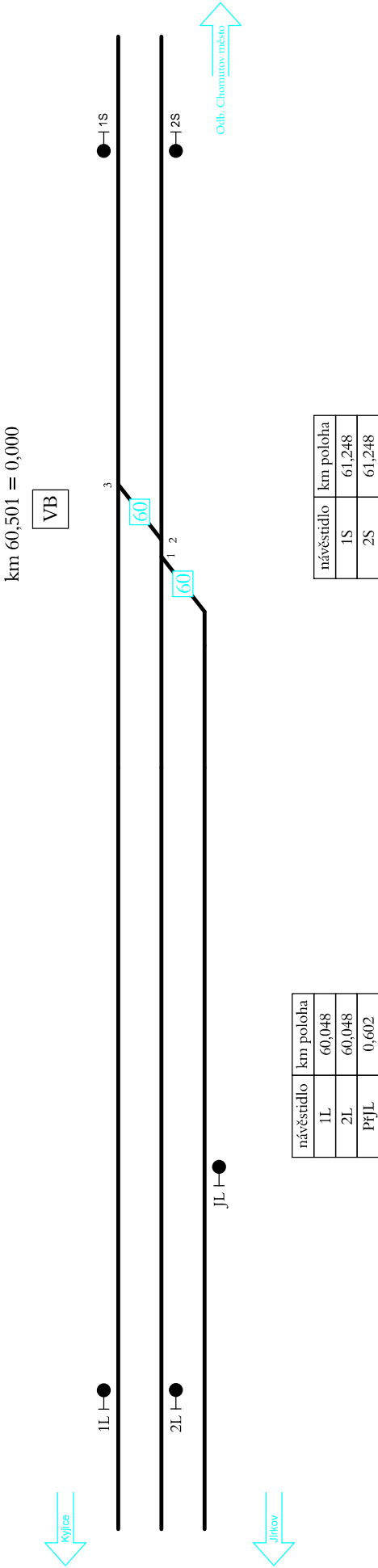
6

výhybka s EOJ

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-12: Odbočka Dolní Rybník – po realizaci stavby



Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupišť s vyznačenou nástupní hranou

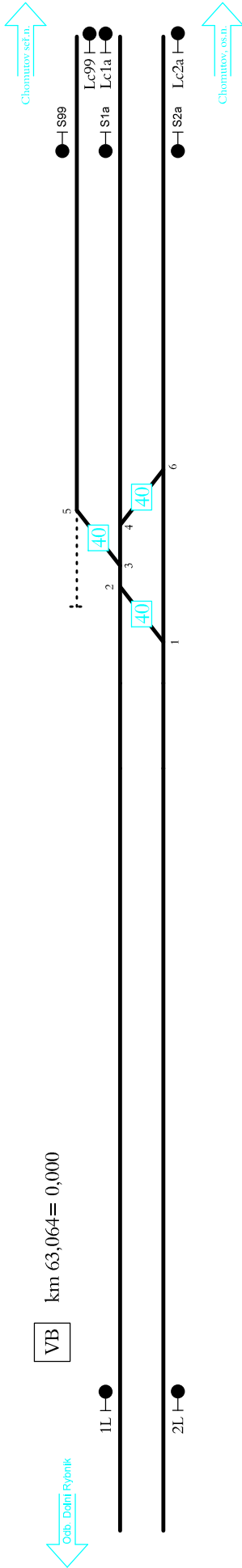
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-13: Chomutov, obvod město - po realizaci stavby

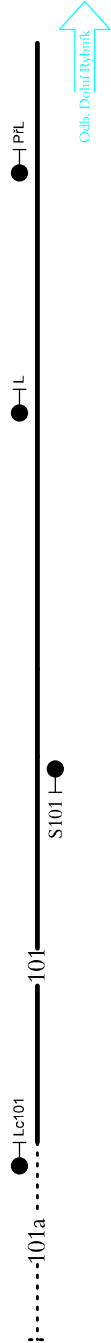


návestidlo	km poloha
1L	62,830
2L	62,830

návestidlo	km poloha
S1a	63,399
S2a	63,399
S99	0,297
Lc1a	64,050
Lc2a	64,050
Lc99	0,880

—	dopravní kolej	●—S1	návestidlo	—	nová výstavba
- - -	manipulační kolej	□	nástupišť s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
- . -	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 2-14: ŽST Jirkov – po realizaci stavby



VB Km 1,645

návestidlo	km poloha
Lc101	1,770

návestidlo	km poloha
PřL	0,598
L	1,000
S101	1,518

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návestidlo

nástupišť s vyznačenou nástupní hranou

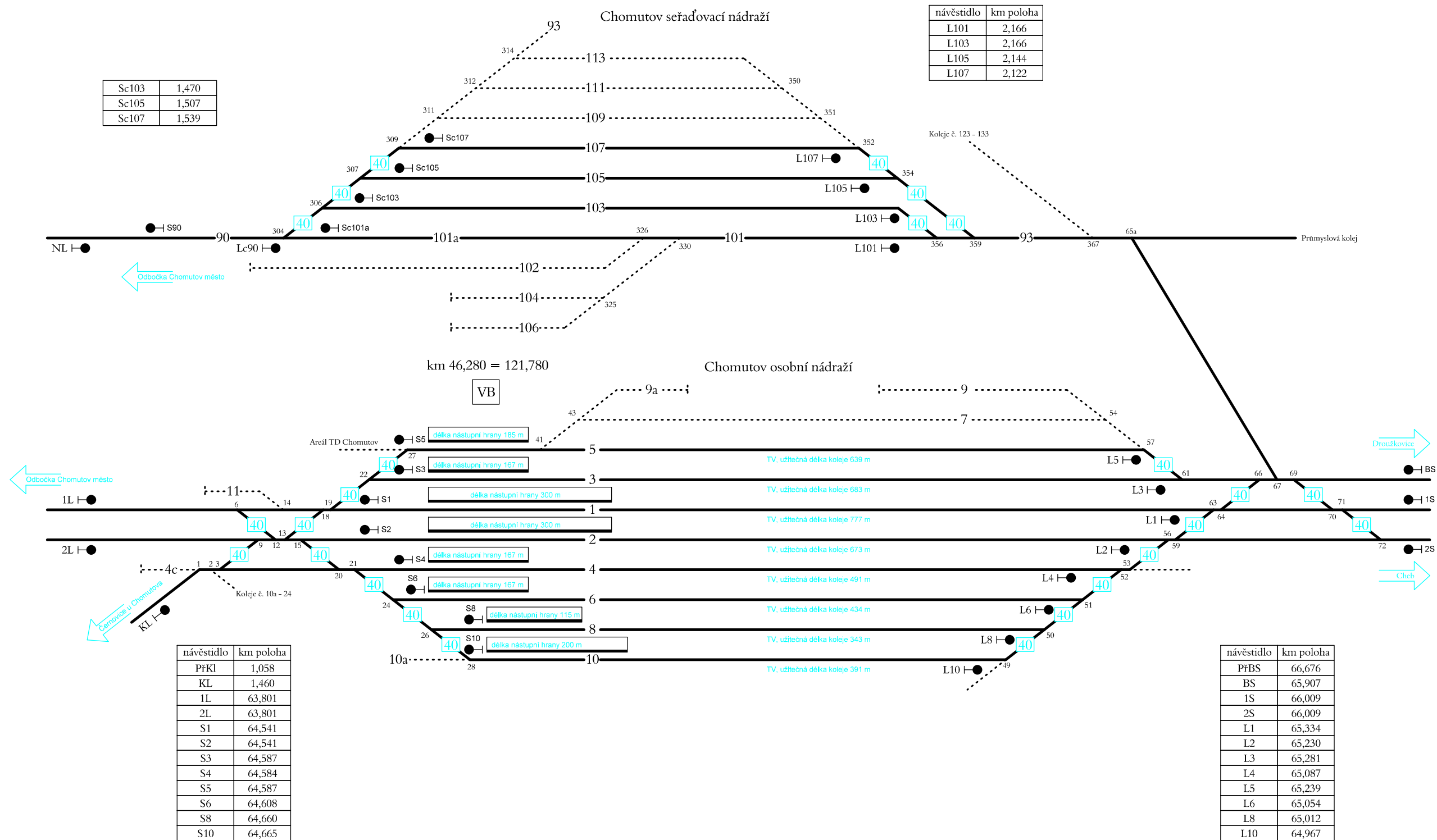
6

výhybka s EOv

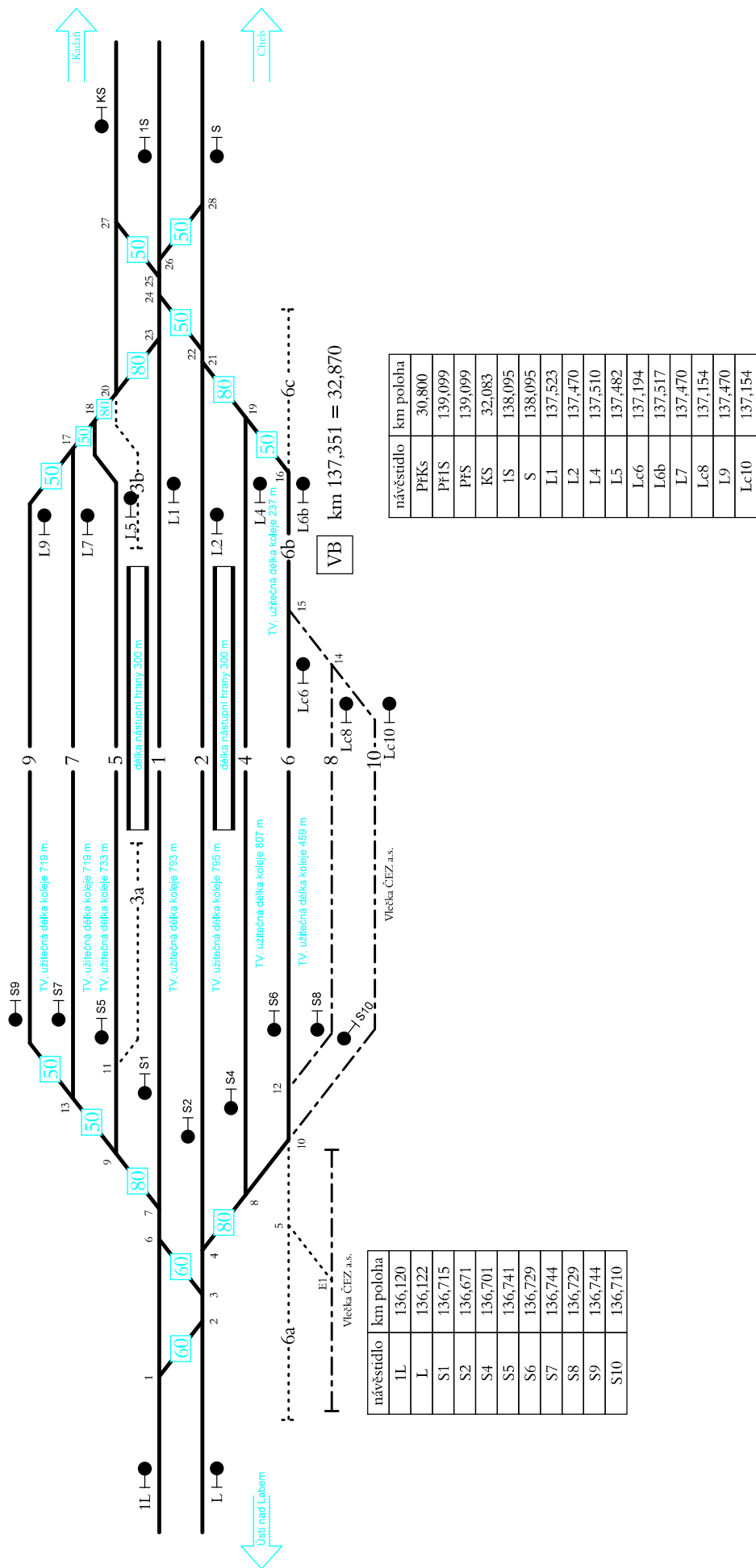
nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-15: Chomutov - stávající stav

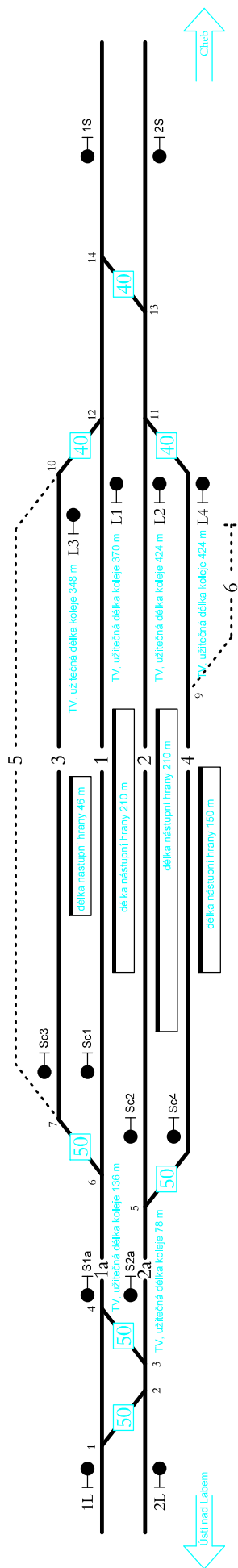


Příloha č. 2-16: ŽST Kadaň-Pruněrov – stávající stav



- Legenda:
- dopravní kolej
 - manipulační kolej
 - vlečka
 - S1 návěstidlo
 - nástupišť s vyznačenou nástupní hranou
 - 6 výhybka s EO
 - nová výstavba
 - demolice

Příloha č. 2-17: ŽST Klášterec nad Ohří – stávající stav



VB km 144,286

návěstidlo	km poloha
Př1L	142,172
Př2L	142,172
1L	143,105
2L	143,105
S1a	143,884
S2a	143,884
Sc1	144,122
Sc2	144,068
Sc3	144,122
Sc4	144,068

návěstidlo	km poloha
Př1S	146,190
Př2S	146,190
1S	144,492
2S	144,492
L1	144,492
L2	144,492
L3	144,470
L4	144,492

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

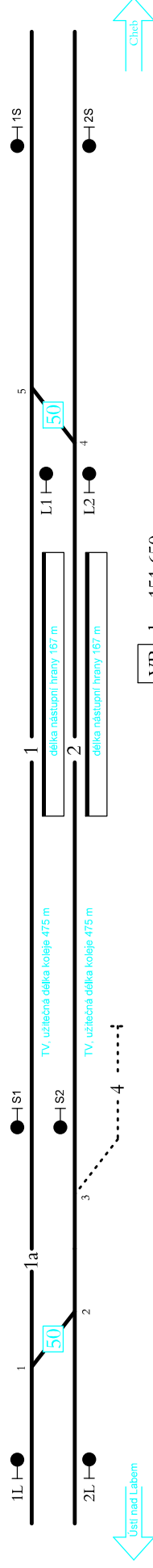
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice










Příloha č. 2-18: ŽST Perštejn - stávající stav



návestidlo	km poloha
Př1L	149,295
Př2L	149,295
1L	150,510
2L	150,510
S1	151,270
S2	151,270

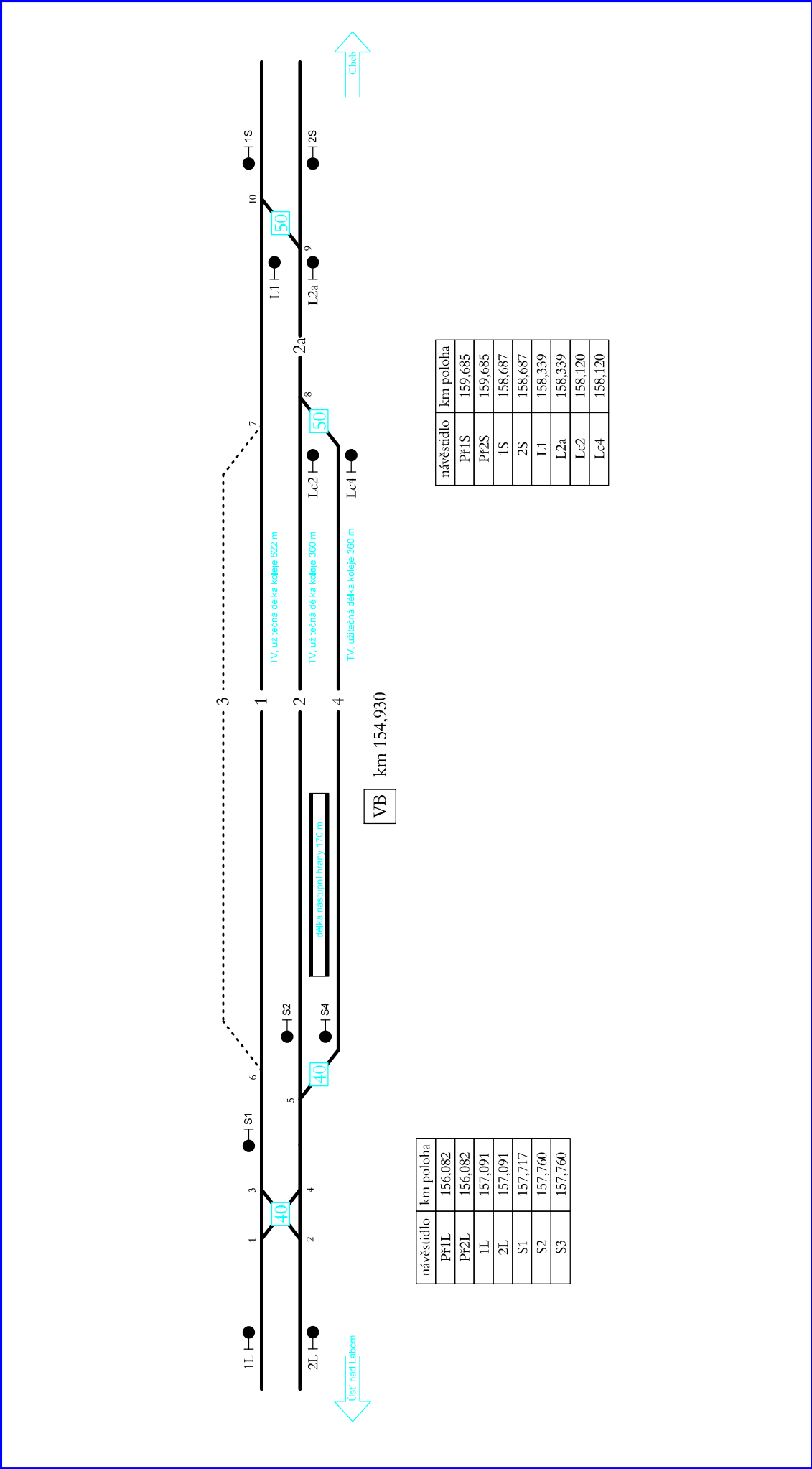
návěstidlo	km poloha
př1S	154,028
př2S	154,028
1S	152,650
2S	152,650
L1	151,745
L2	151,745

Legenda:

	dopravní kolej		s1		návěstído
	manipulační kolej				nástupišťe s vyznačenou nástupní hranou
	vlečka		6		výhybka s EOv









nová výstavba
demolice

Příloha č. 2-19: ŽST Stráž nad Ohří - stávající stav

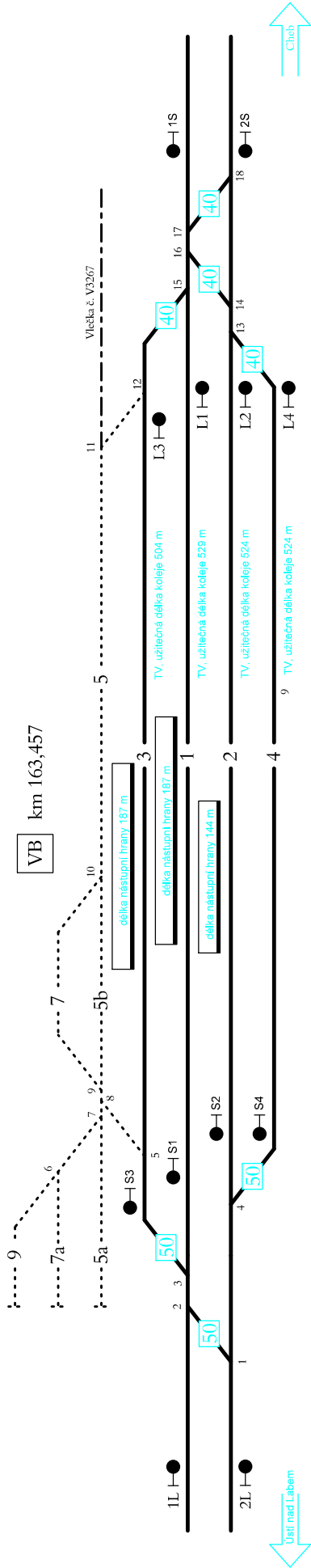


název údi	km poloha
PřIS	159,685
Př2S	159,685
IS	158,687
2S	158,687
L1	158,339
L2a	158,339
Lc2	158,120
Lc4	158,120

Legenda:

	dopravní kolej		S1		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupišť s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 2-20: ŽST Vojkovice nad Ohří – stávající stav



návěstidlo	km poloha
PřIL	162,070
Př2L	162,070
1L	162,795
2L	162,795
S1	163,204
S2	163,209
S3	163,193
S4	163,209

návěstidlo	km poloha
Př1S	165,418
Př2S	165,418
1S	164,395
2S	164,395
L1	163,733
L2	163,733
L3	163,697
L4	163,733

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupišť s vyznačenou nástupní hranou

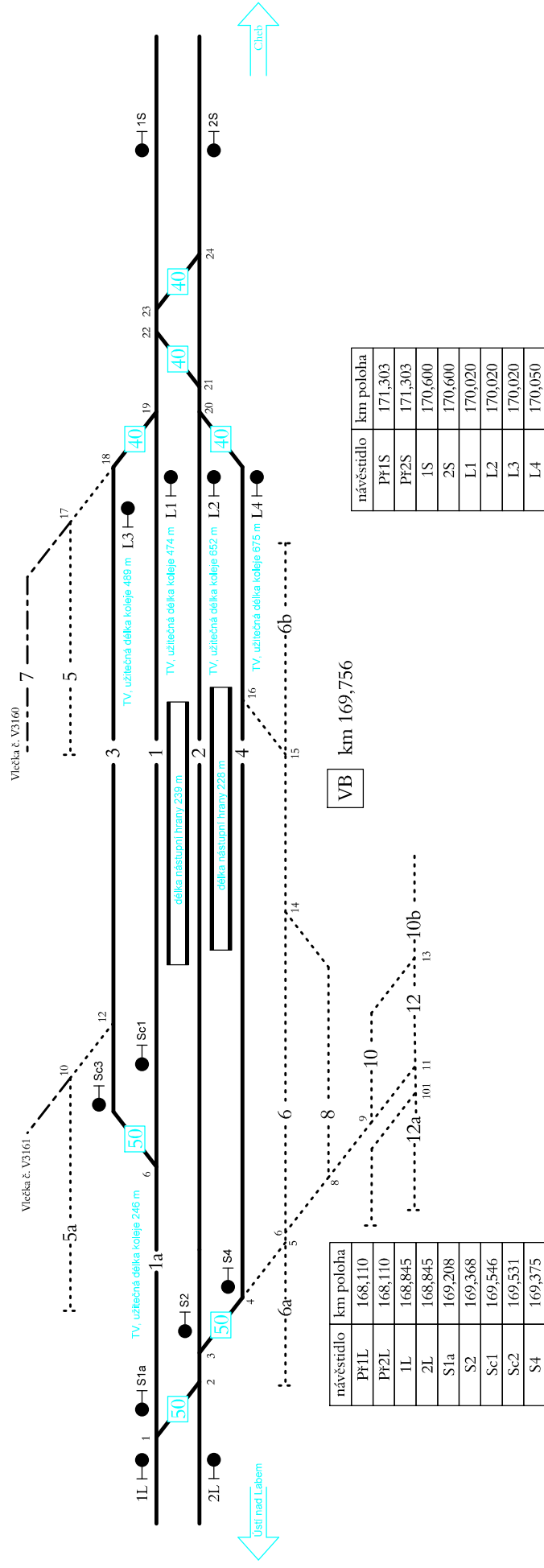
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-21: ŽST Ostrov nad Ohří - stávající stav



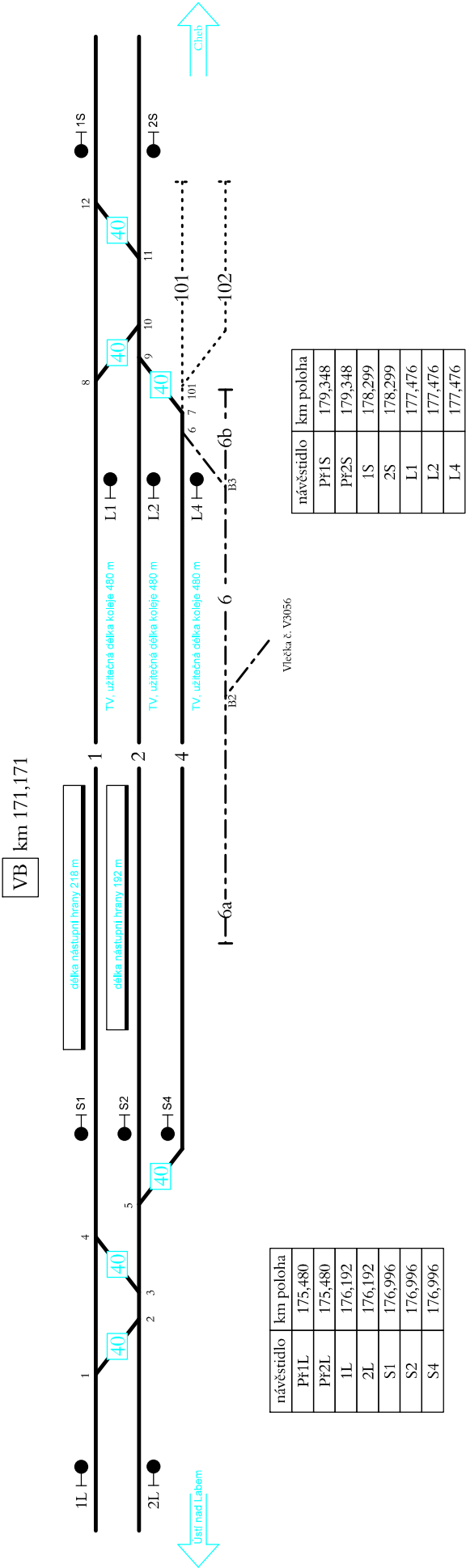
návestidlo	km poloha
Př1L	168,110
Př2L	168,110
1L	168,845
2L	168,845
S1a	169,208
S2	169,368
Sc1	169,546
Sc2	169,531
S4	169,375

návěstidlo	km poloha
Pr1S	171,303
Pr2S	171,303
1S	170,600
2S	170,600
L1	170,020
L2	170,020
L3	170,020
L4	170,050

Legenda:

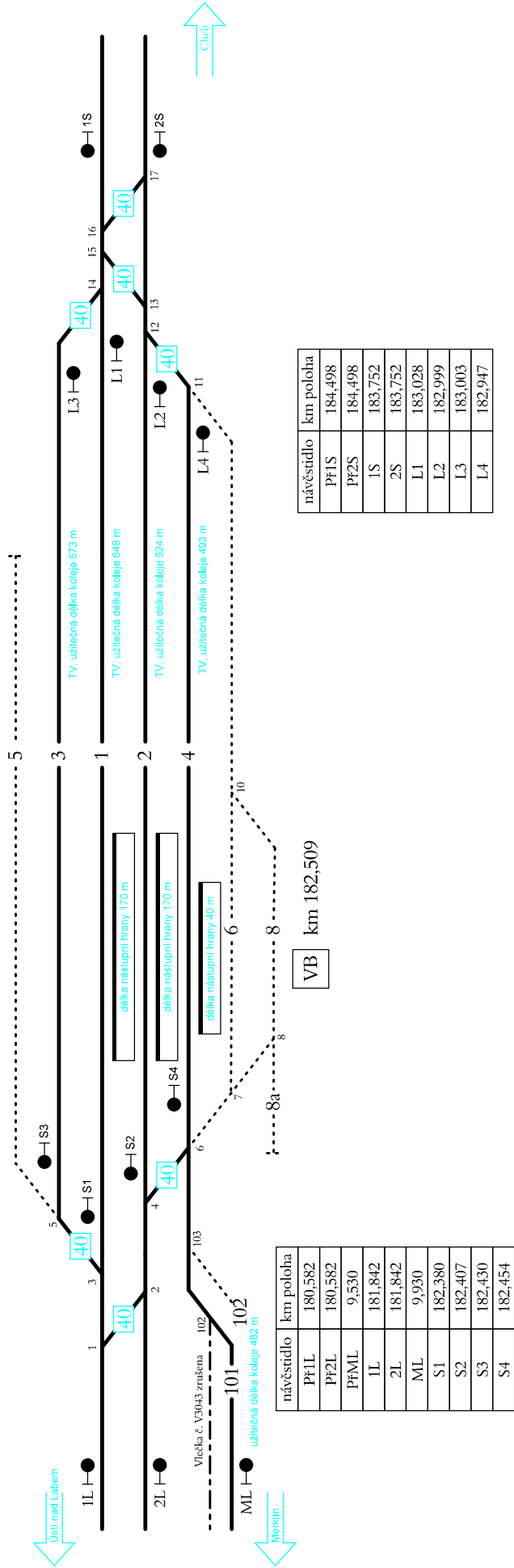
- | | | | | | |
|---|-------------------|---|---|---|---------------|
| | dopravní kolej | | návěstidlo | | nová výstavba |
|  | manipulační kolej |  | nástupiště s vyznačenou nástupní hranou |  | děmoliče |
|  | vlečka |  | výhybka s EOv | | |

Příloha č. 2-22: ŽST Hájek – stávající stav

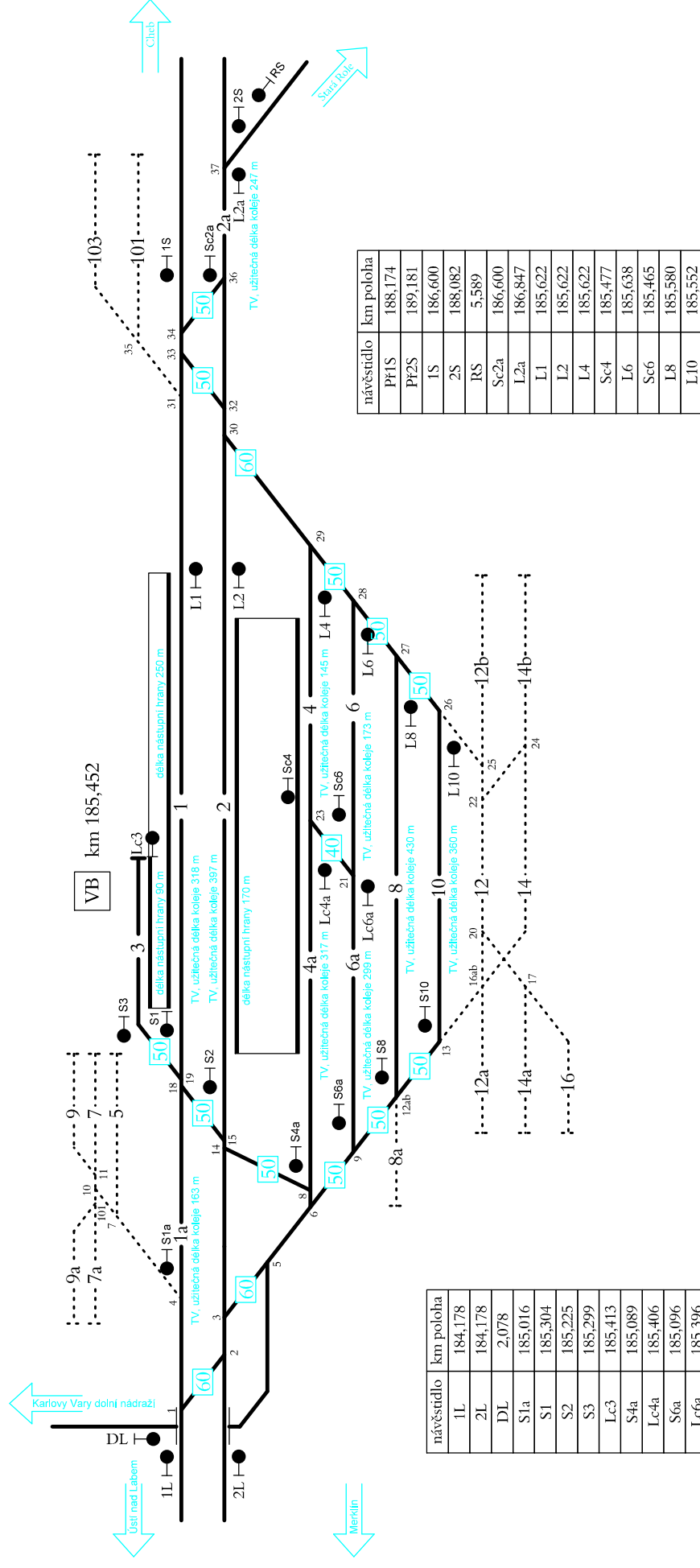


- Legenda:
- dopravní kolej
 - manipulační kolej
 - vlečka
 - návěstidlo
 - nástupišť s vyznačenou nástupní hranou
 - 6 výhybka s EO
 - nová výstavba
 - demolice

Příloha č. 2-23: ŽST Dalovice – stávající stav



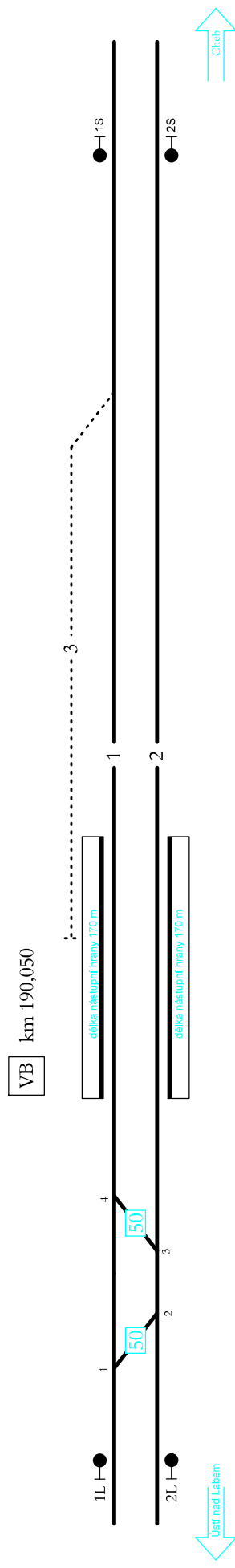
Příloha č. 2-24: ŽST Karlovy Vary - po realizaci stavby



Legenda:

- | | | | | | |
|---|-------------------|---|--|---|---------------|
|  | dopravní kolej |  | návěstidlo |  | nová výstavba |
|  | manipulační kolej |  | nástupišť s vyznačenou nástupní hranou |  | děmoliče |
|  | vlečka |  | výhybka s EOv | | |









Příloha č. 2-25: Odbočka Karlovy Vary-Dvory - stávající stav



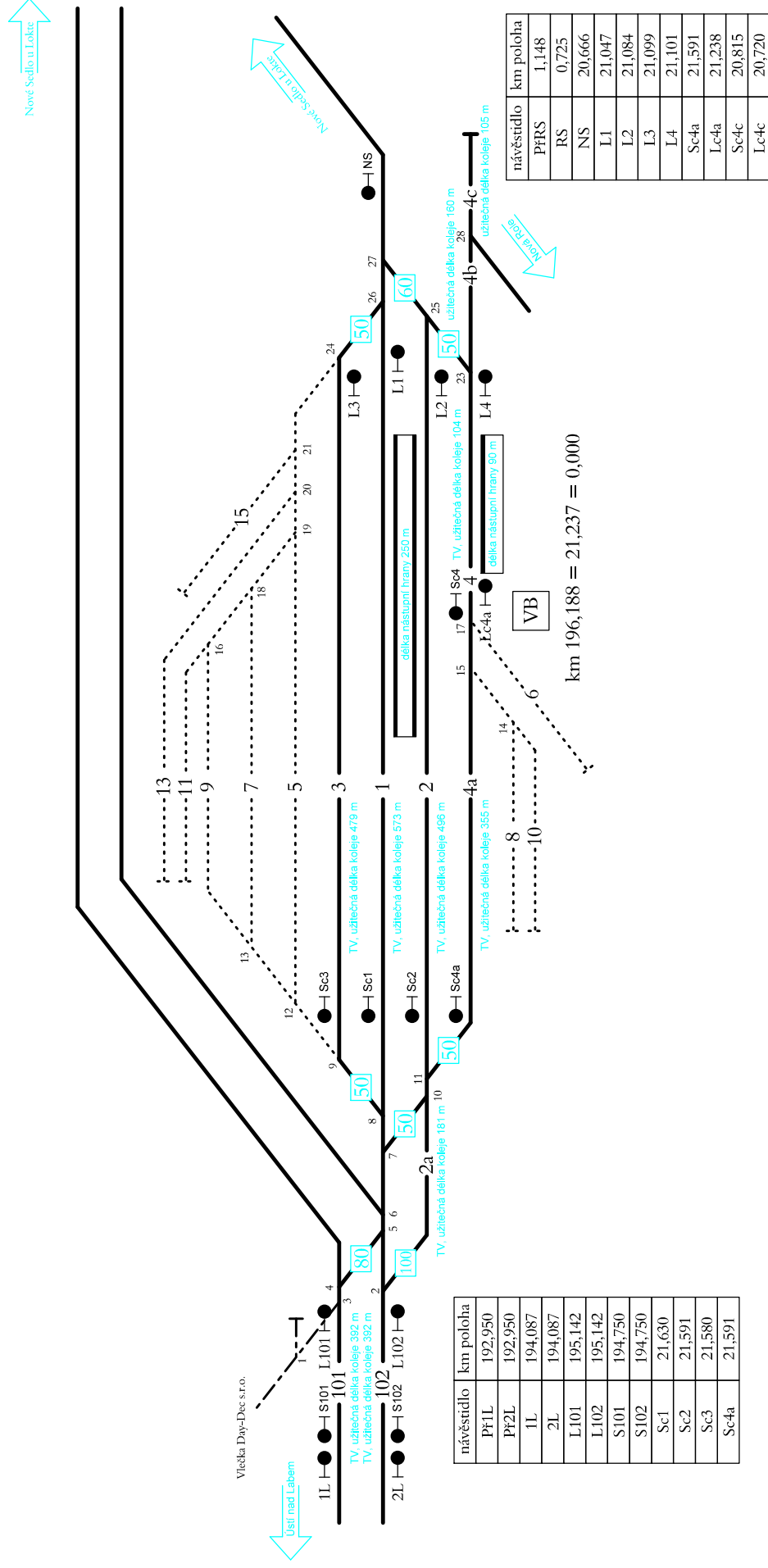
návěstidlo	km poloha
Př1L	188,693
Př2L	188,693
1L	189,493
2L	189,493

návěstidlo	km poloha
Př1S	191,441
Př2S	191,441
1S	190,741
2S	190,741







Legenda:

	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupiště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 2-26: ŽST Chodov - po realizaci stavby

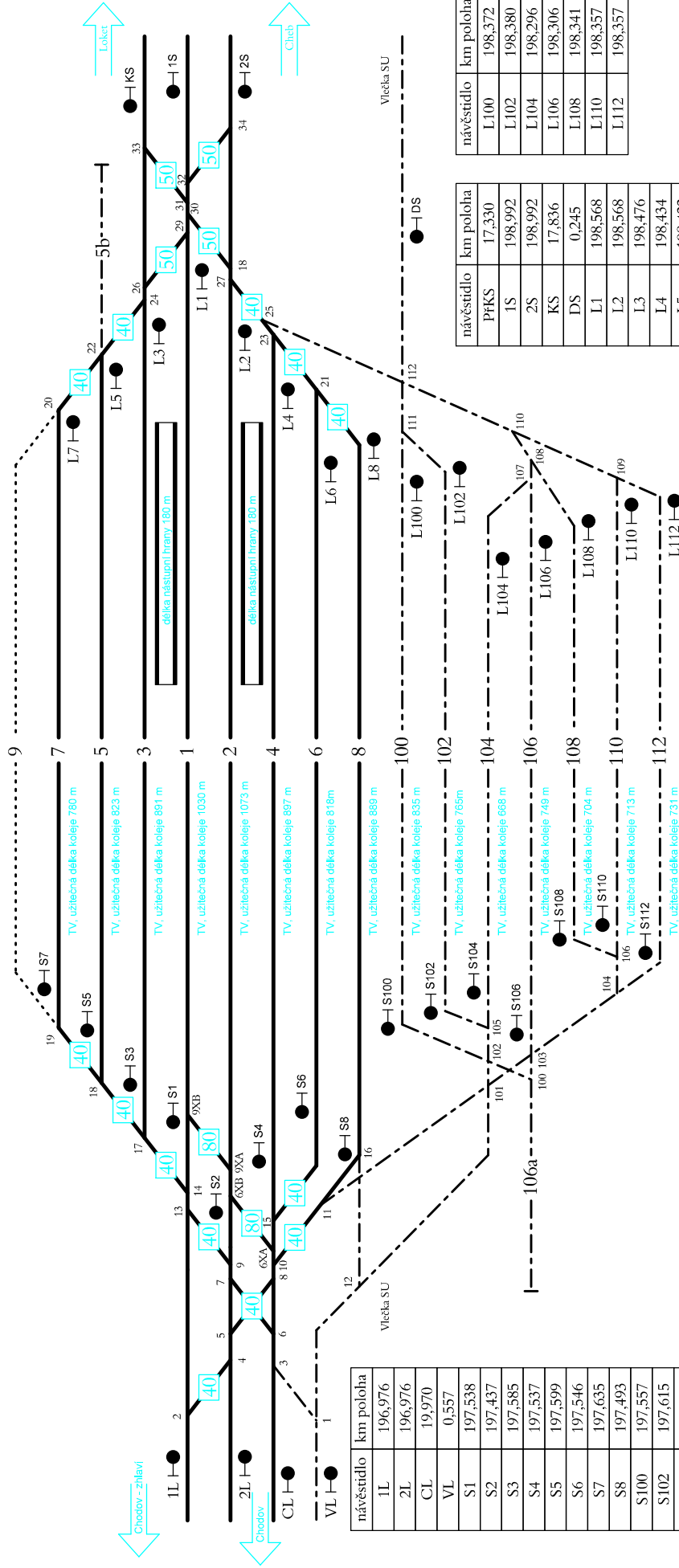


Legenda:

- | | | | | | |
|---|-------------------|--|---|--|---------------|
|  | dopravní kolej |  S1 | návěstidlo |  | nová výstavba |
|  | manipulační kolej |  | nástupiště s vyznačenou nástupní hranou |  | demolice |
|  | vlečka | 6 | výhybka s EOv | | |

Příloha č. 2-27: ŽST Nové Sedlo u Lokte – stávající stav

VB km 190,050



návěstidlo	km poloha
1L	196,976
2L	196,976
CL	19,970
VL	0,557
S1	197,538
S2	197,437
S3	197,585
S4	197,537
S5	197,599
S6	197,546
S7	197,635
S8	197,493
S100	197,557
S102	197,615
S104	197,628
S106	197,557
S108	197,637
S110	197,644
S112	197,626

návěstidlo	km poloha
PřKS	17,330
IS	198,992
2S	198,992
KS	17,836
DS	0,245
L1	198,568
L2	198,568
L3	198,476
L4	198,434
L5	198,422
L6	198,364
L7	198,415
L8	198,382

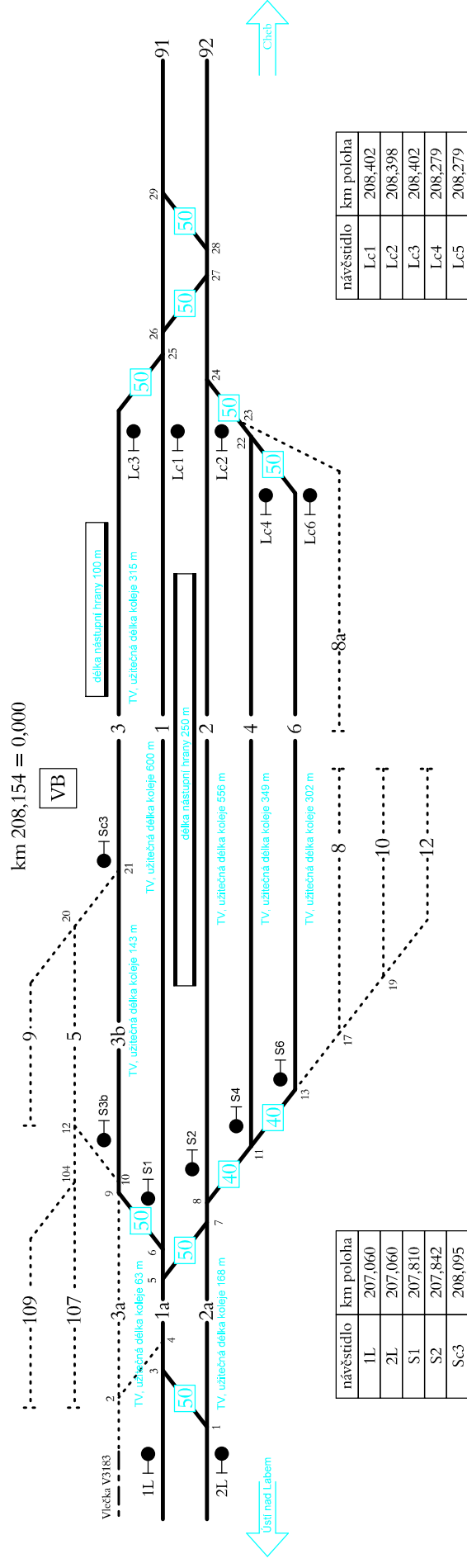
návěstidlo	km poloha
L100	198,372
L102	198,380
L104	198,296
L106	198,306
L108	198,341
L110	198,357
L112	198,357

VB

km 198,252 = 18,564

- Legenda:
- dopravní kolej
 - manipulační kolej
 - vlečka
 - S1 návěstidlo
 - nástupišť s vyznačenou nástupní hranou
 - 6 výhybka s EOY
 - nová výstavba
 - demolice









Příloha č. 2-28: ŽST Sokolov osobní nádraží - stávající stav



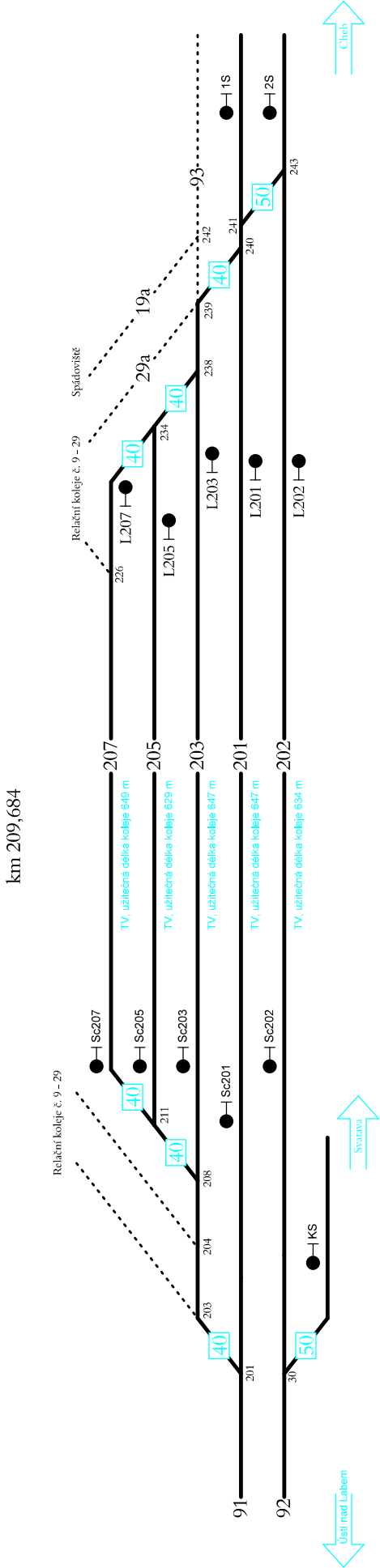
návestidlo	km poloha
1L	207,060
2L	207,060
S1	207,810
S2	207,842
Sc3	208,095
S3a	207,890
S4	207,930
S6	207,977

návěstidlo	km poloha
Lc1	208,402
Lc2	208,398
Lc3	208,402
Lc4	208,279
Lc5	208,279

Legenda:

	dopravní kolej		návestidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupišťe s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 2-29: ŽST Sokolov seřadovací nádraží - stávající stav



návěstidlo	km poloha
PřKS	1,064
KS	0,663
Sc201	209,011
Sc202	209,020
Sc203	209,020
Sc205	209,020
Sc207	209,020

návěstidlo	km poloha
1S	210,107
2S	210,107
L201	209,658
L202	209,658
L203	209,658
L205	209,640
L207	209,660

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

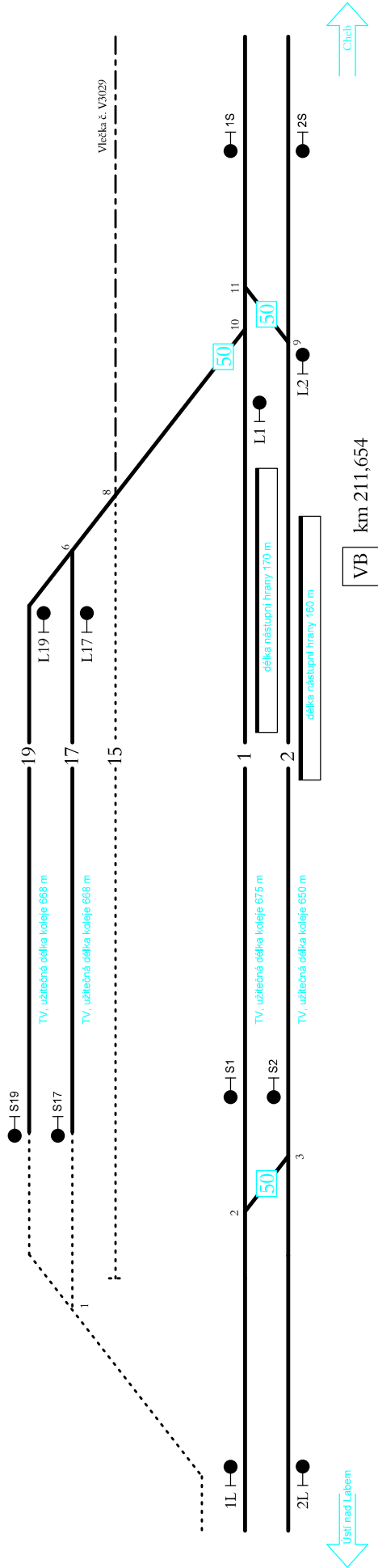
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-30: ŽST Citice – stávající stav



návěstidlo	km poloha
1L	210,676
2L	210,676
S1	211,110
S2	211,110
S17	210,799
S19	210,799

návěstidlo	km poloha
1S	212,148
2S	212,148
L1	211,760
L2	211,485
L17	211,467
L19	211,467

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

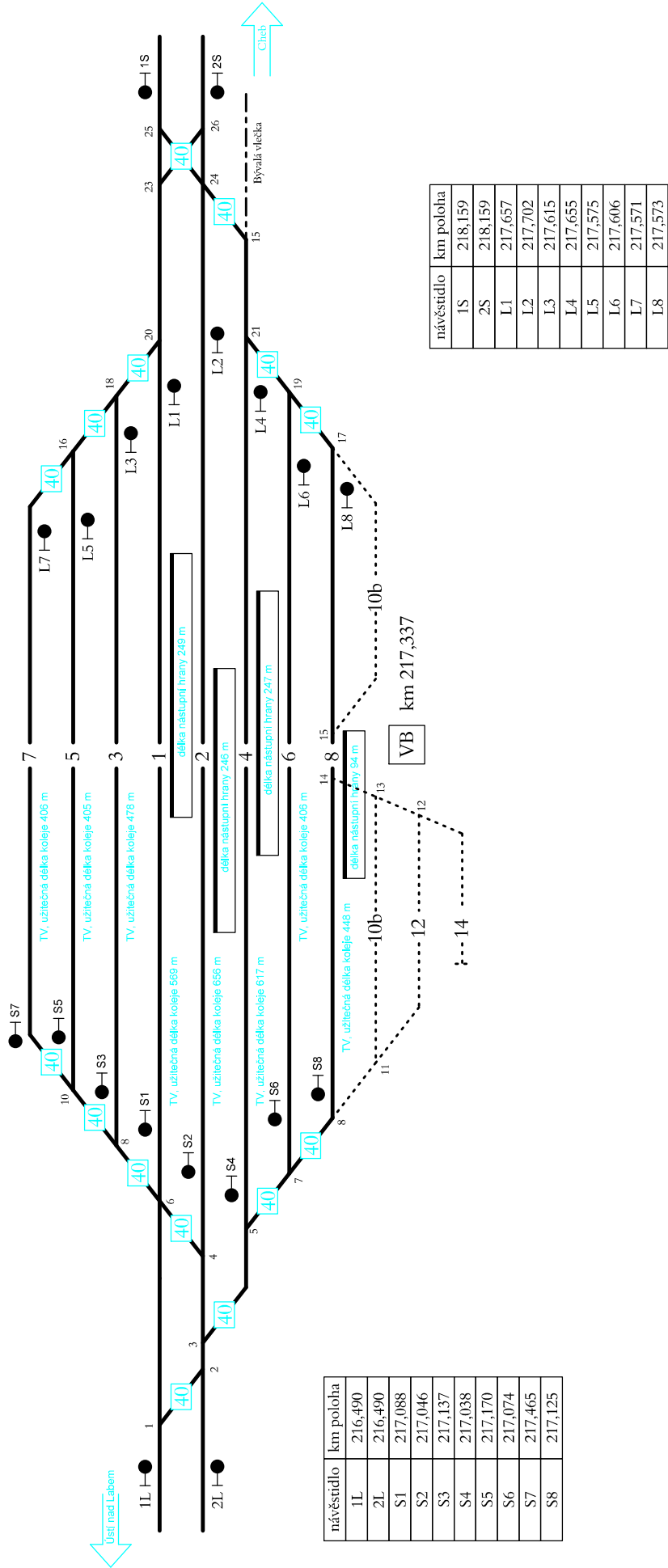
6

výhybka s EOv

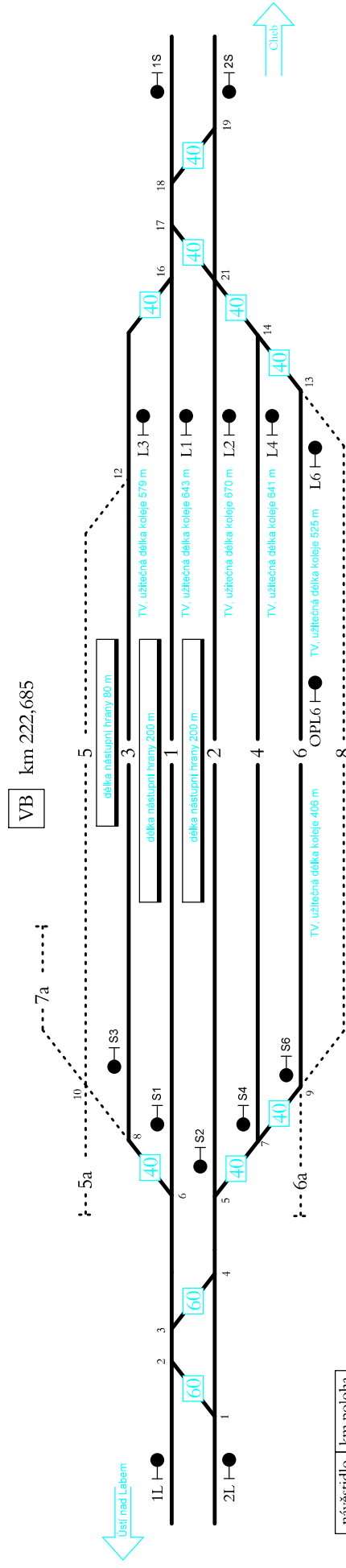
nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-31: ŽST Dasnice – stávající stav










Příloha č. 2-32: ŽST Kynšperk nad Ohří - stávající stav



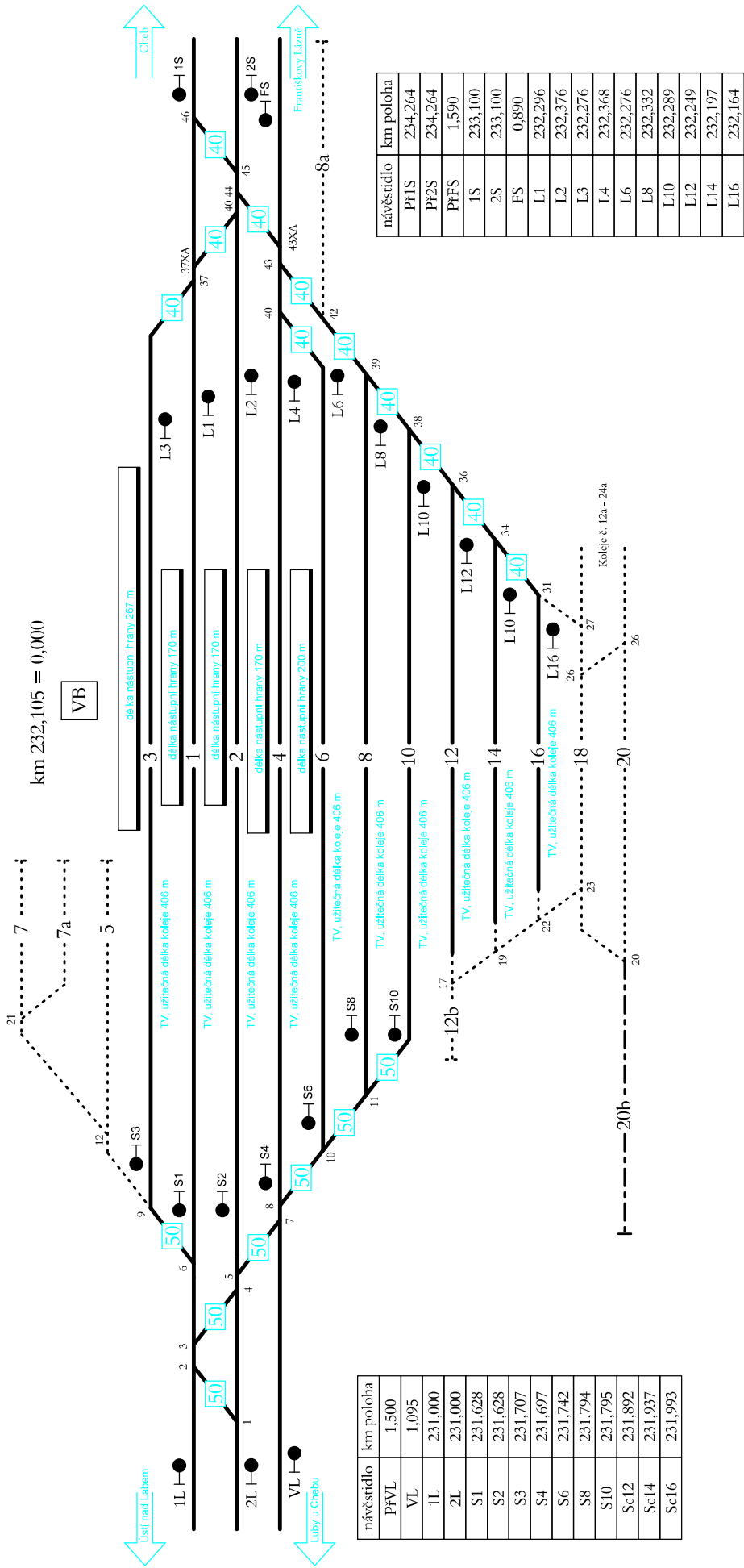
návěstidlo	km poloha
1L	221,581
2L	221,581
S1	222,386
S2	222,359
S3	222,450
S4	222,388
S6	222,428

návěštídlo	km poloha
1S	223,600
2S	223,600
L1	223,029
L2	223,029
L3	223,029
L4	223,029
OPL6	222,820
L6	222,953

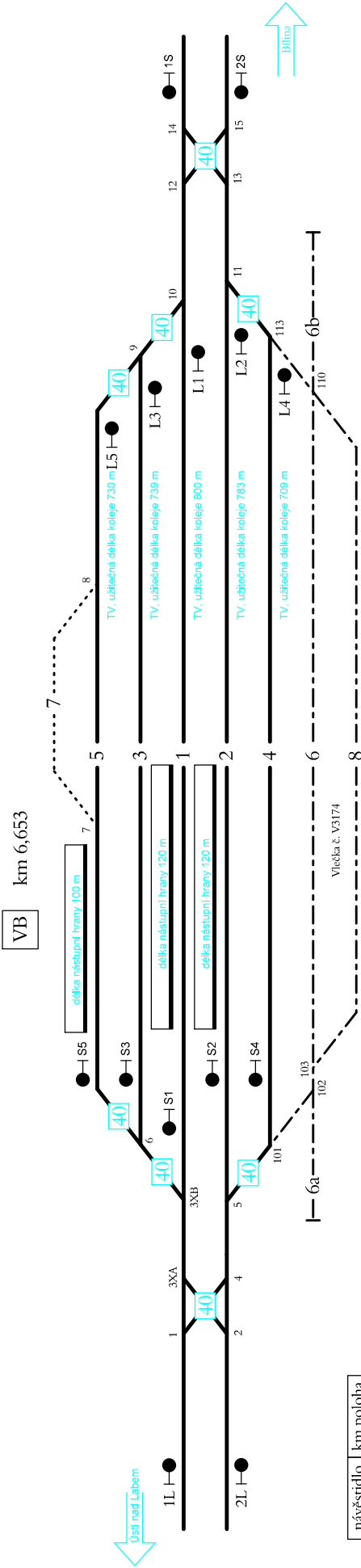
Legenda:

	dopravní kolej	 S1	navěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 2-33: ŽST Tršnice – stávající stav



Příloha č. 2-34: ŽST Řehlovice – stávající stav



návěstidlo	km poloha
Př1L	5,398
Př2L	5,398
1L	6,102
2L	6,102
S1	6,549
S2	6,568
S3	6,573
S4	6,568
S5	6,570

návěstidlo	km poloha
Př1S	8,515
Př2S	8,515
1S	7,812
2S	7,812
L1	7,356
L2	7,379
L3	7,312
L4	7,333
L5	7,300

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

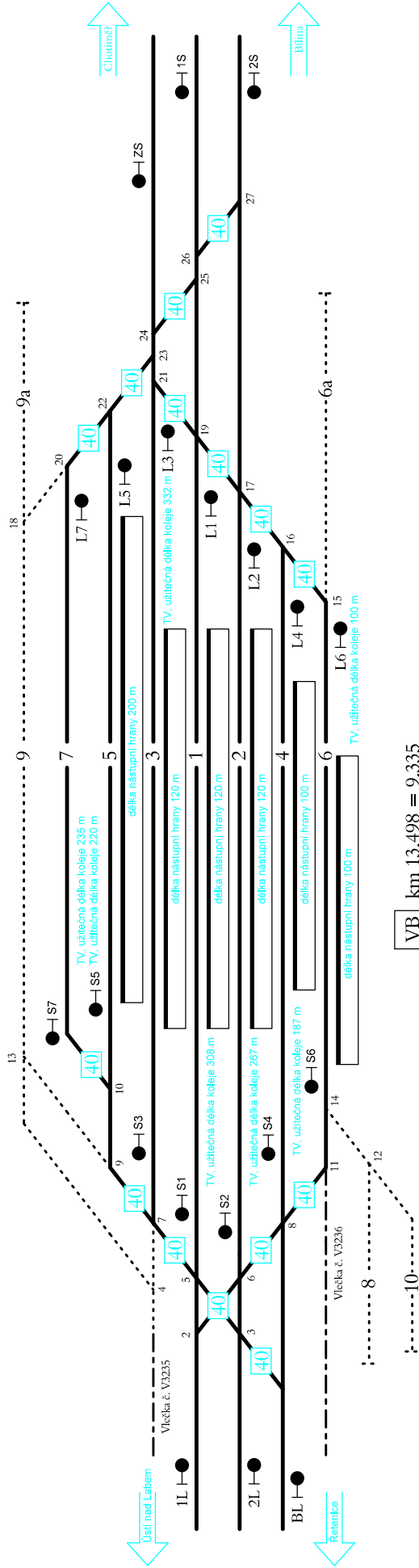
6

výhybka s EOv

nová výstavba

demolice

Příloha č. 2-35: ŽST Úpořiny - stávající stav



návěstidlo	km poloha
Př1L	11,880
Př2L	11,880
PřBL	8,002
1L	12,779
2L	12,779
BL	8,483
S1	13,337
S2	13,318
S3	13,370
S4	13,370
S5	13,464
S6	13,431
S7	13,437

návěstidlo	km poloha
Př1S	15,083
Př2S	15,083
PřZS	10,795
1S	14,338
2S	14,338
ZS	10,005
L1	13,645
L2	13,585
L3	13,702
L4	13,557
L5	13,697
L6	13,548
L7	13,672

Legenda:

dopravní kolej

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

vlečka

návěstidlo

nová výstavba

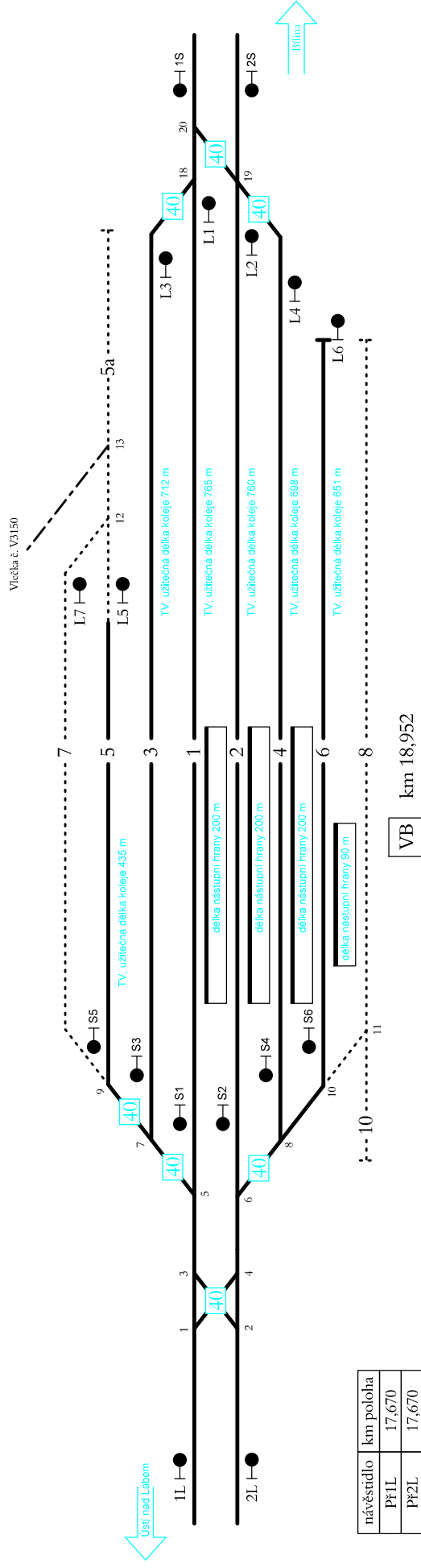
demolice

manipulační kolej

výhybka s EOY

6








Příloha č. 2-36: ŽST Ohnič - stávající stav



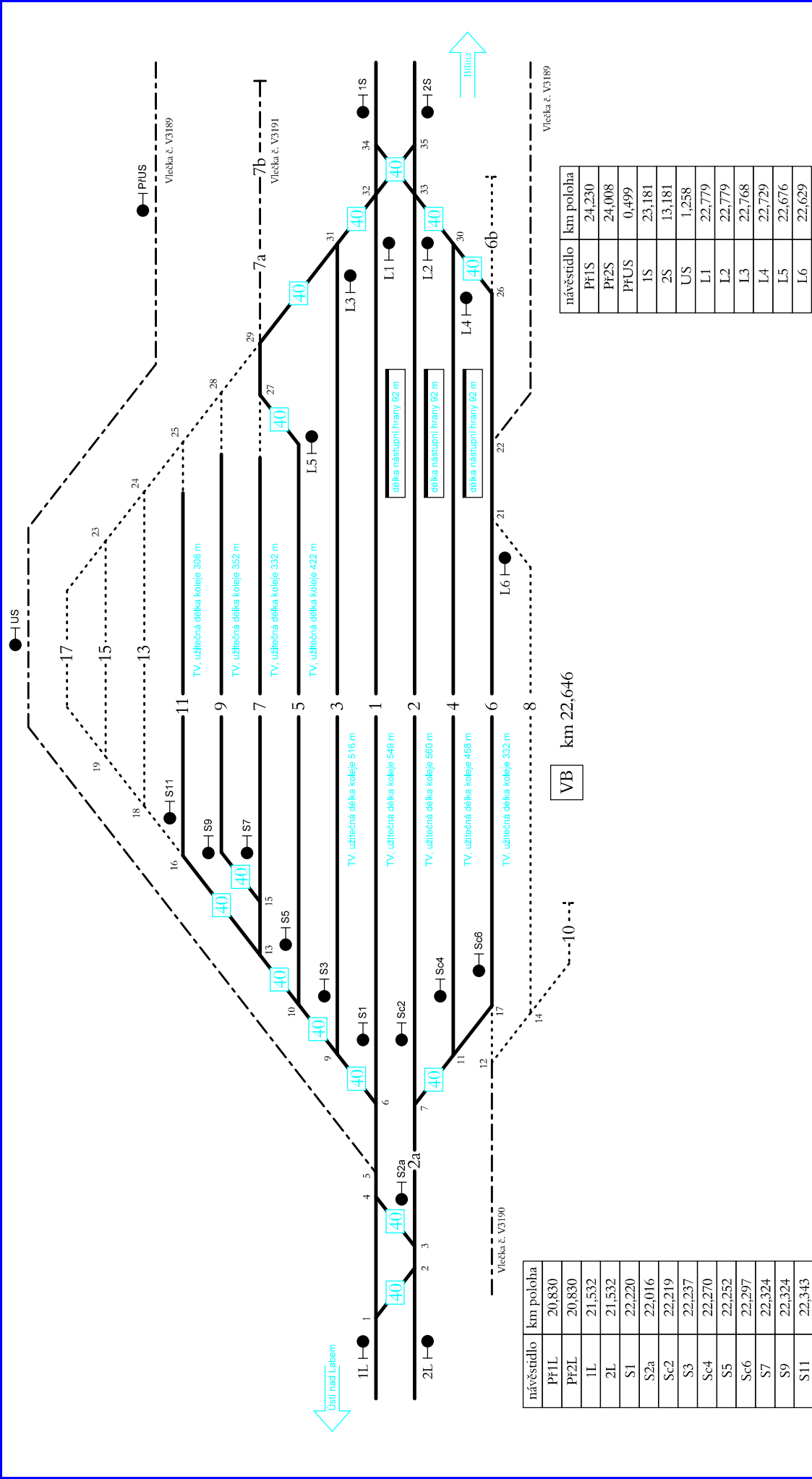
návěstidlo	km poloha
Př1L	17,670
Př2L	17,670
1L	18,370
2L	18,371
S1	18,769
S2	18,769
S3	18,803
S4	18,802
S5	18,838
S5	18,831

návestidlo	km poloha
p1S	20,566
p2S	20,566
1S	19,865
2S	19,865
L1	19,540
L2	19,529
L3	19,515
L4	19,500
L5	19,276
L6	19,475
L7	19,276




Legenda:

	dopravní kolej		návestidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 2-37: ŽST Světec - stávající stav

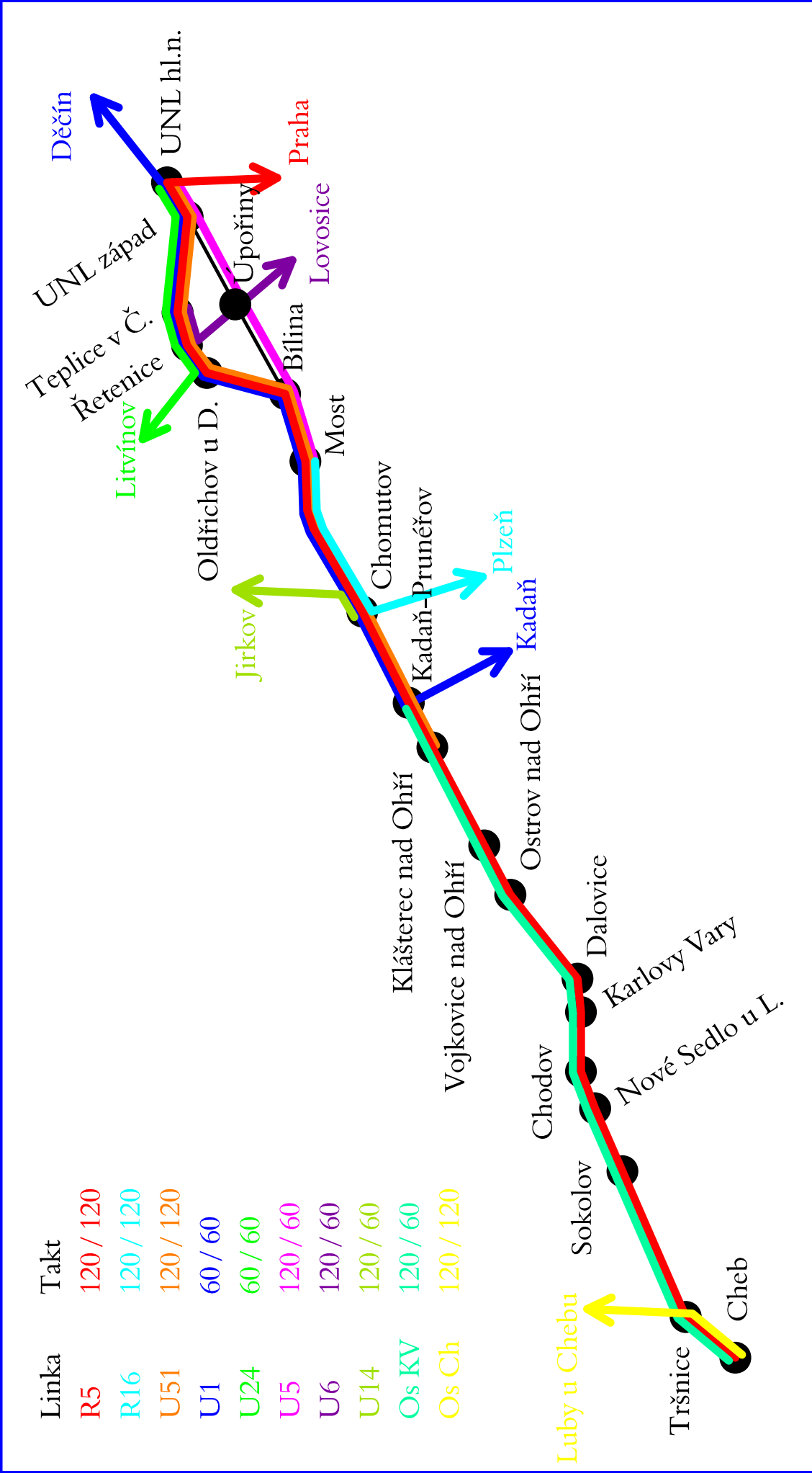


Legenda:

	dopravní koleje
	návěstidlo S1
	nová výstavba

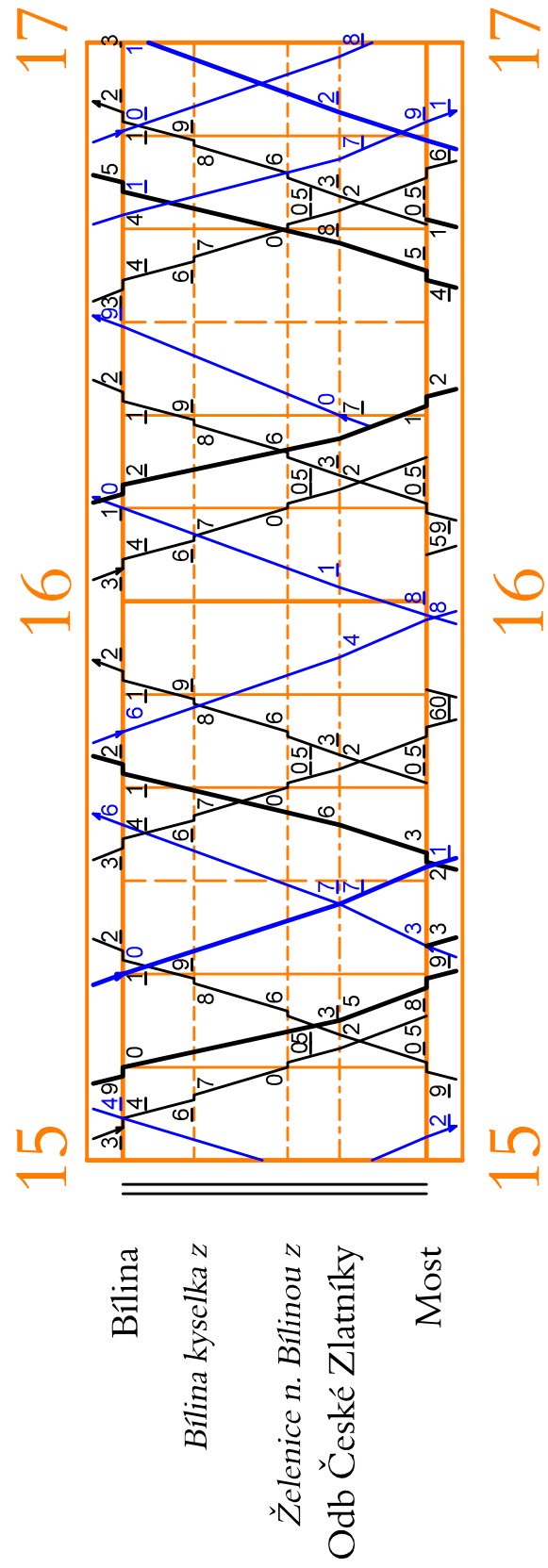
demolice

Příloha č. 3: Výhledové schéma linek osobní dopravy a jejich taktů



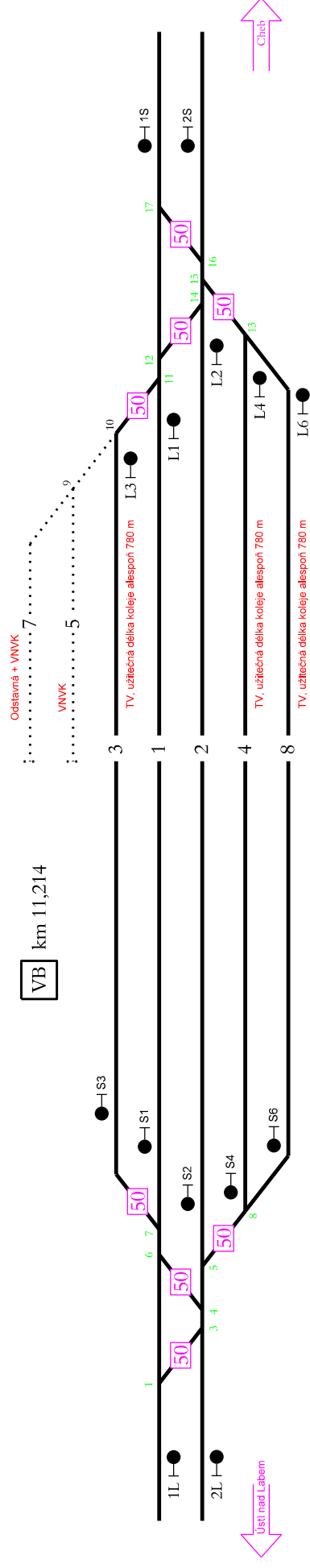
Legenda:

Příloha č. 4: Fragment GVD Bílina – Most pro výpočet propustnosti











Legenda: R, Sp Nex
 Os Pn, Mn

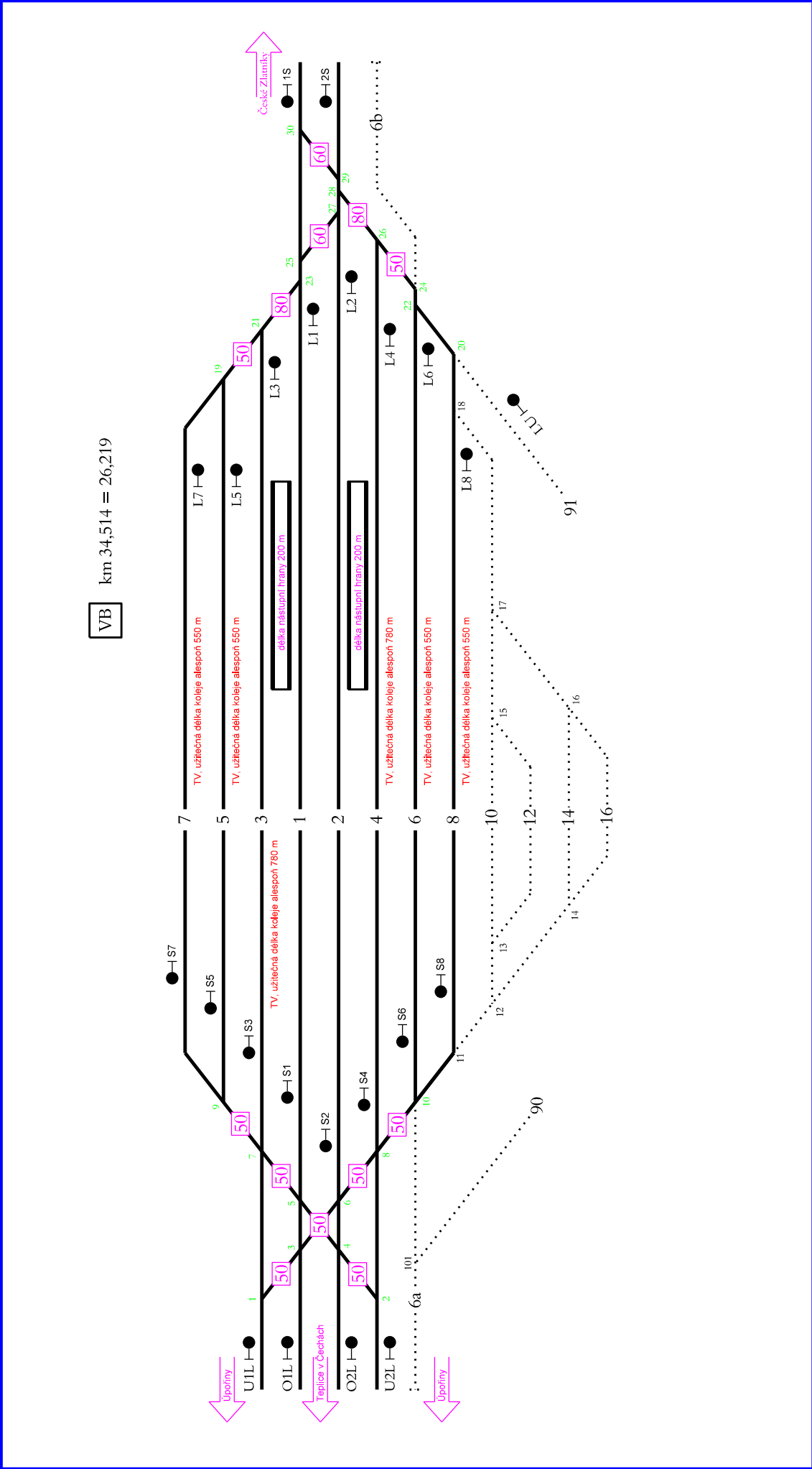
Příloha č. 5-1: Chabařovice - navržené úpravy











Legenda:

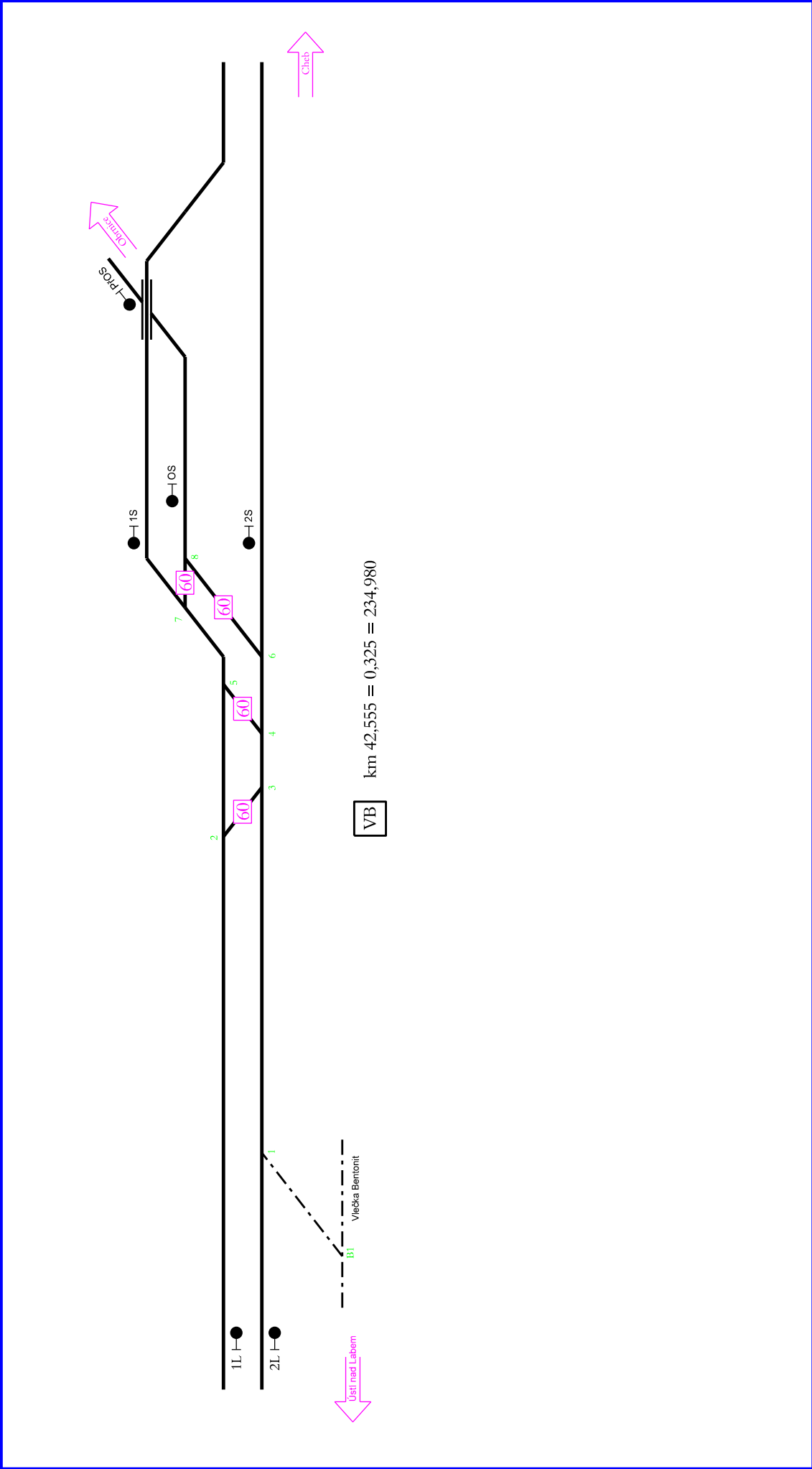
	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupišťe s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 5-2: Bílina - navržené úpravy











- Legenda:**
- | | | | | | |
|---|-------------------|---|---|---|---------------|
|  | dopravní kolej |  | návěstidlo |  | nová výstavba |
|  | manipulační kolej |  | nástupišťe s vyznačenou nástupní hranou |  | demolice |
|  | vlečka |  | výhybka s EOv | | |

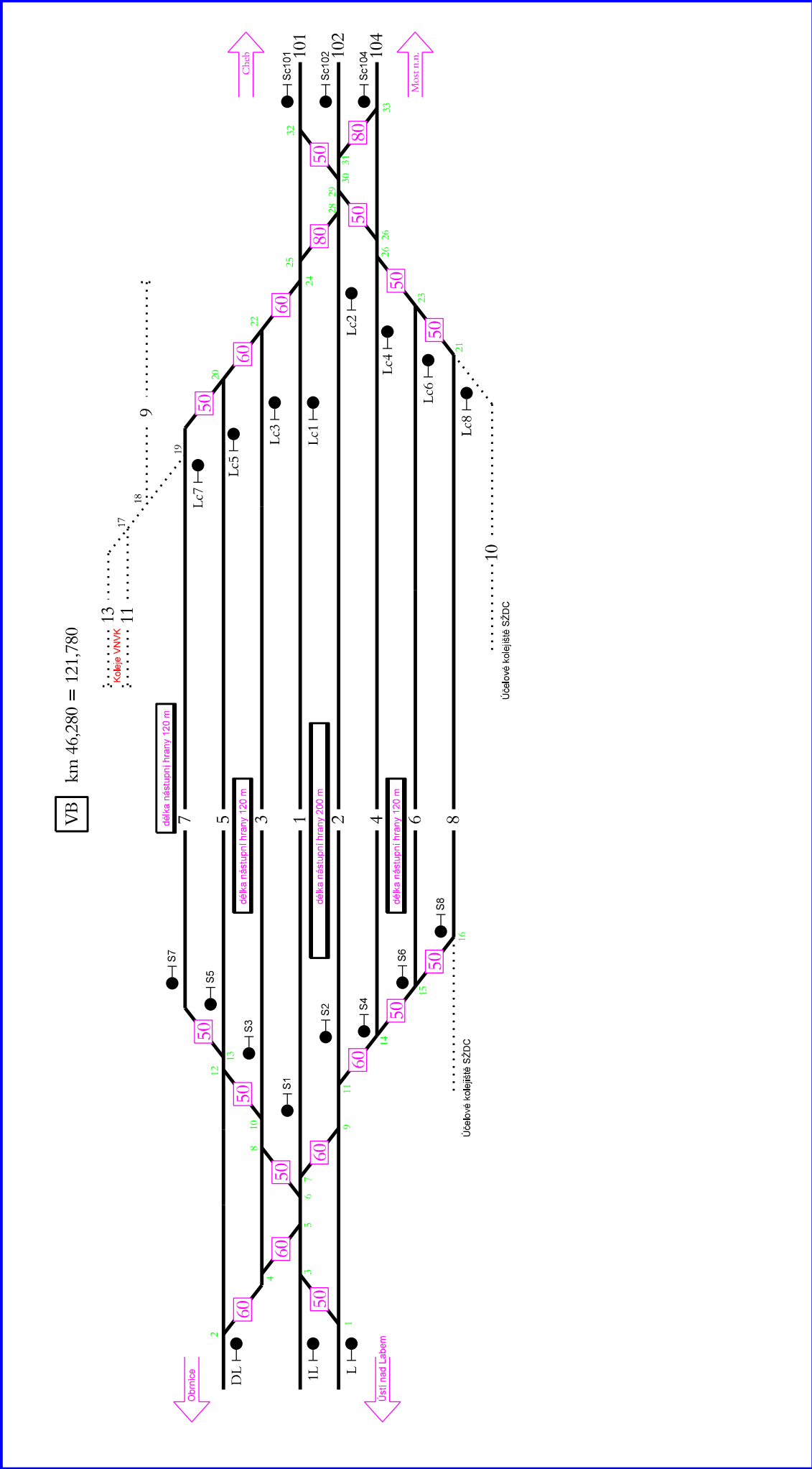
Příloha č. 5-3: Odbočka Český Zlatník - navržené úpravy











Legenda:

	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

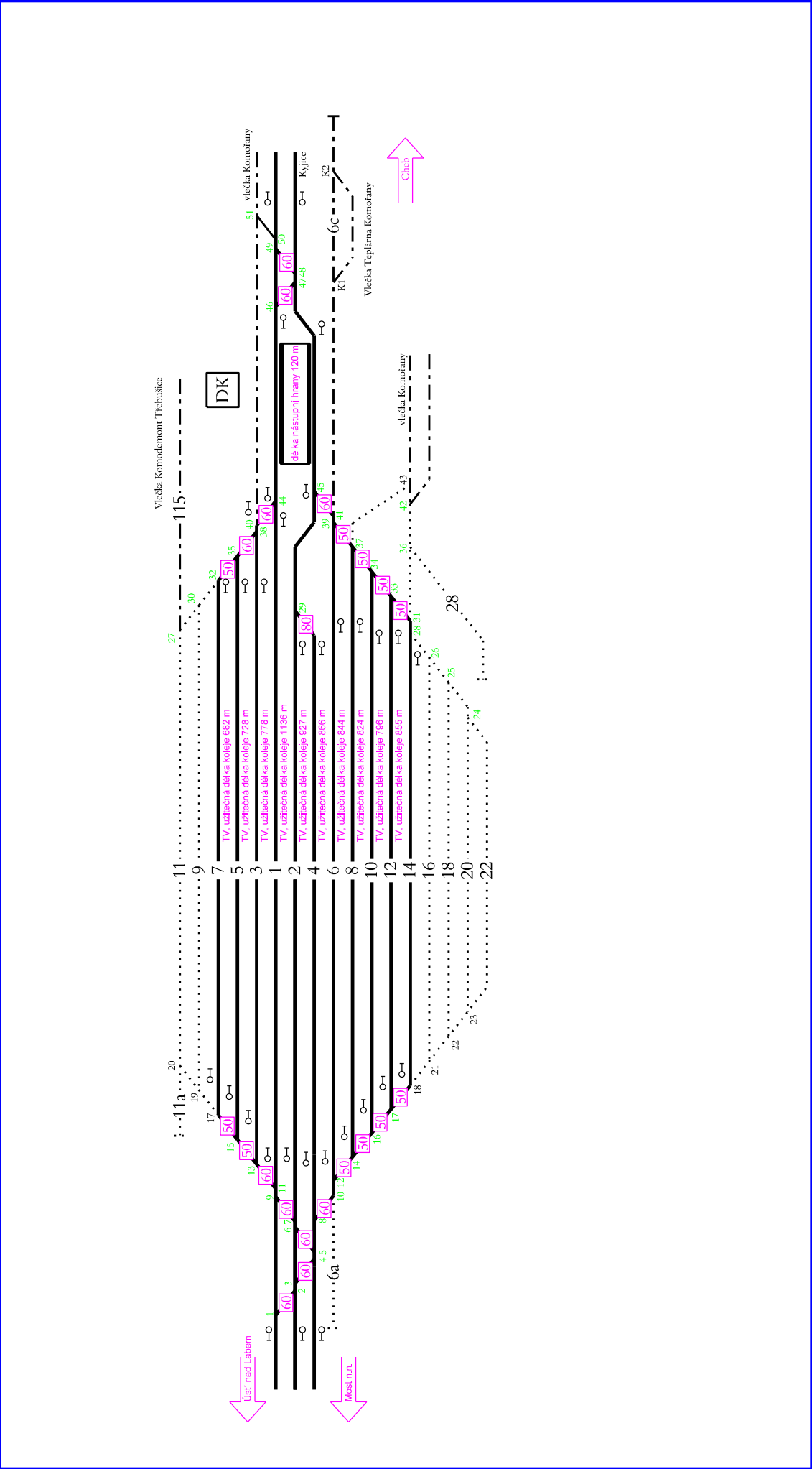
Příloha č. 5-4: Most - navržené úpravy



Legenda:

	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

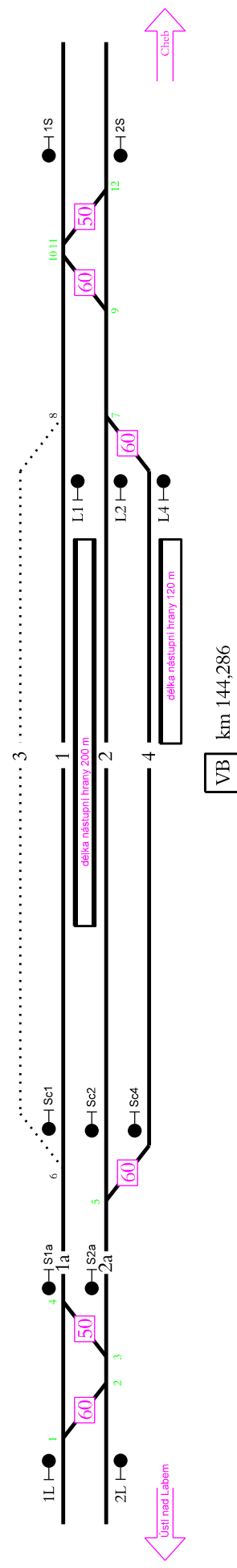
Příloha č. 5-5: ŽST Třebušice - navržené úpravy



Legenda:

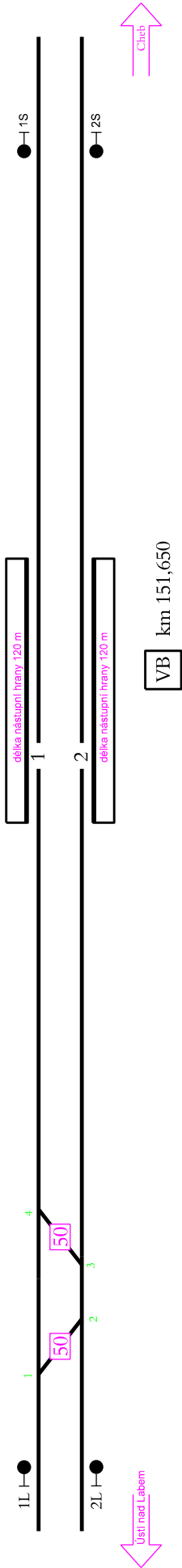
	dopravní kolej		S1		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 5-6: ŽST Klášterec nad Ohří – navržené úpravy



Legenda:		dopravní kolej		S1	návěstidlo		nová výstavba
		manipulační kolej			nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
		vlečka		6	výhybka s EOY		

Příloha č. 5-7: Odbočka Perštejn - navržené úpravy



návěstidlo	km poloha
Př1L	149,295
Př2L	149,295
1L	150,510
2L	150,510
S1	151,270
S2	151,270

návěstidlo	km poloha
Př1S	154,028
Př2S	154,028
1S	152,650
2S	152,650
L1	151,745
L2	151,745

Legenda:

dopravní kolej

manipulační kolej

vlečka

návěstidlo

nástupíště s vyznačenou nástupní hranou

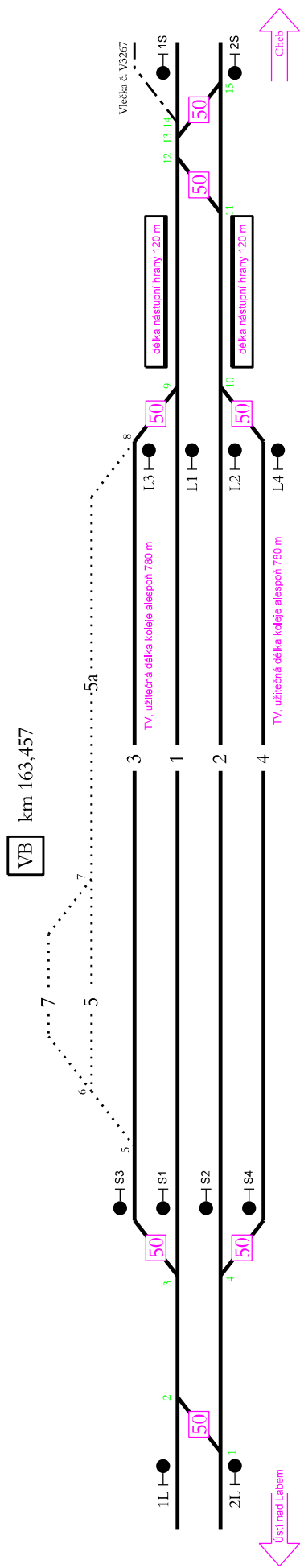
6

výhybka s EOv

nová výstavba

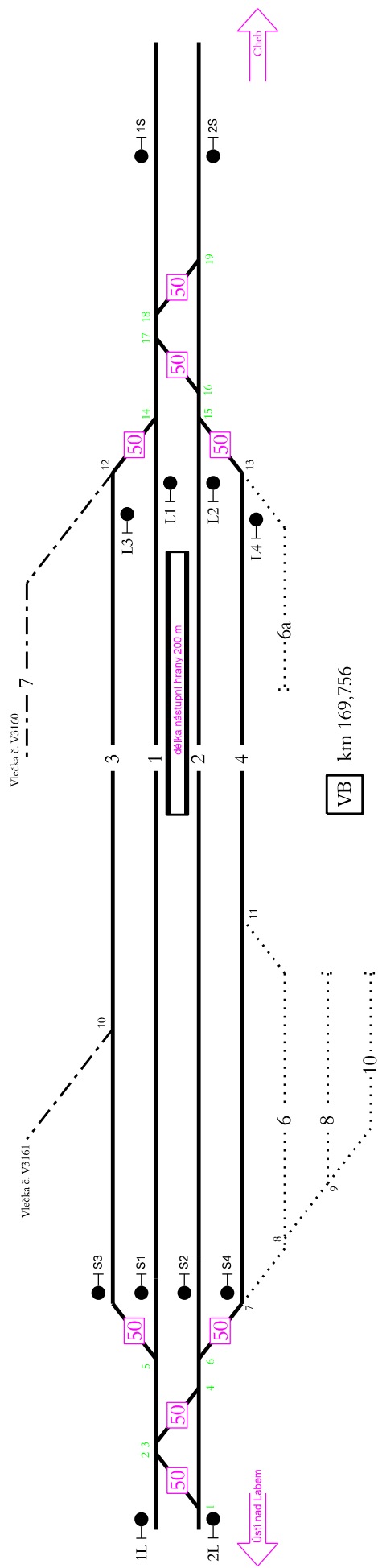
demolice

Příloha č. 5-9: ŽST Vojkovice nad Ohří – navržené úpravy

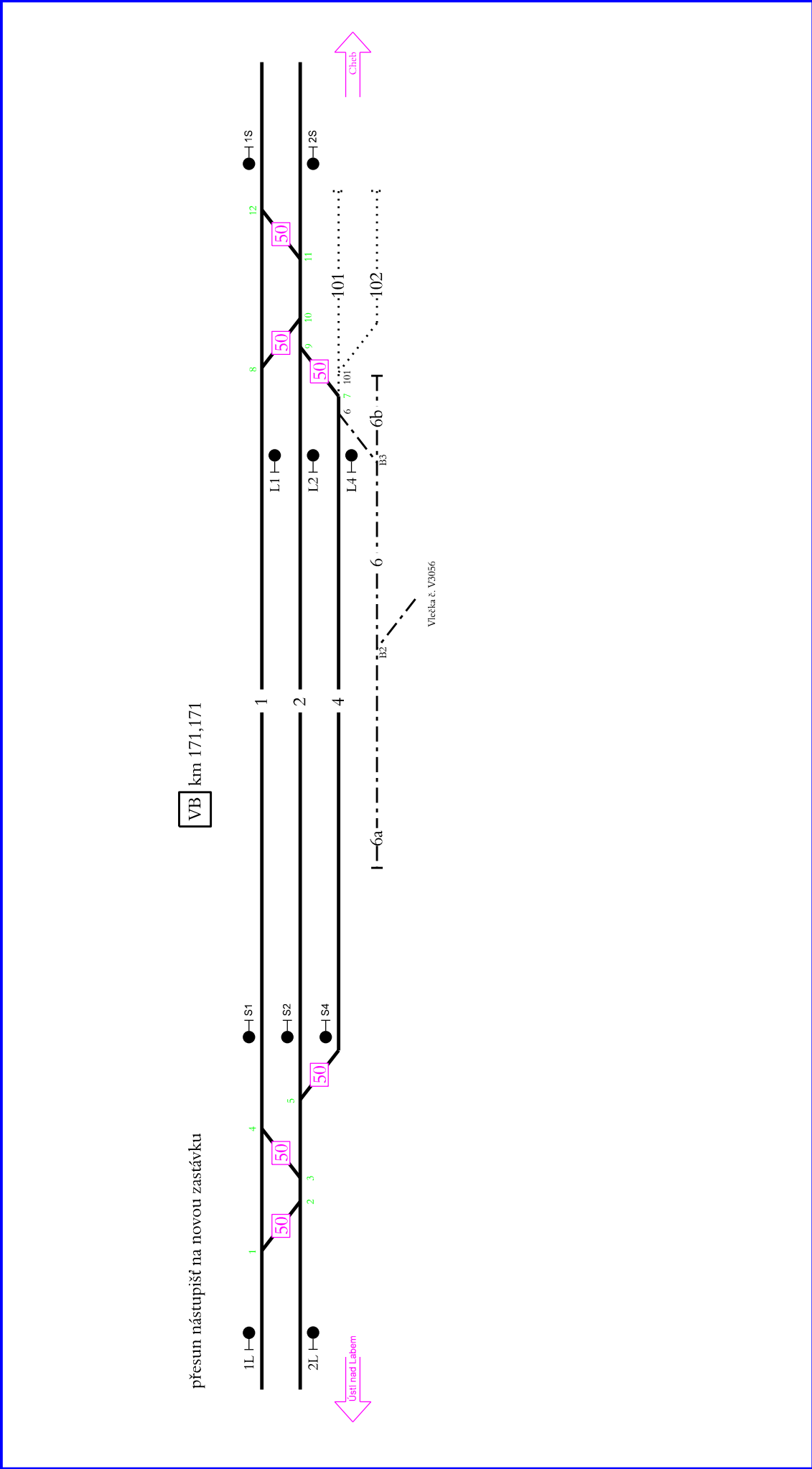


Legenda:	—	dopravní kolej	● S1	návěstidlo	—	nová výstavba
	manipulační kolej	□	nástupíště s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
	— - -	vlečka	6	výhybka s EO V		









Příloha č. 5-10: ŽST Ostrov nad Ohří - navržené úpravy



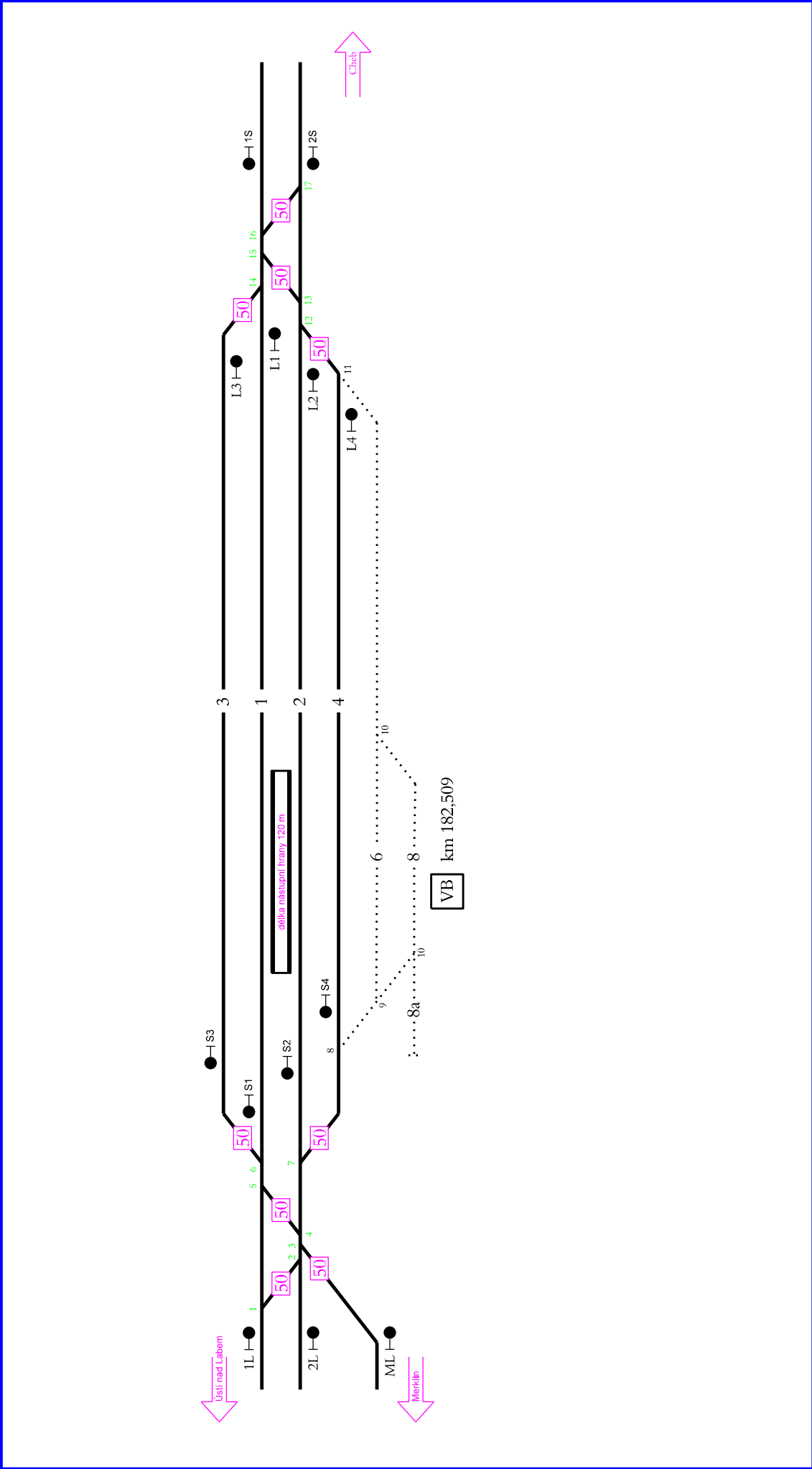
Příloha č. 5-11: Výhybna Hájek - navržené úpravy











Legenda:

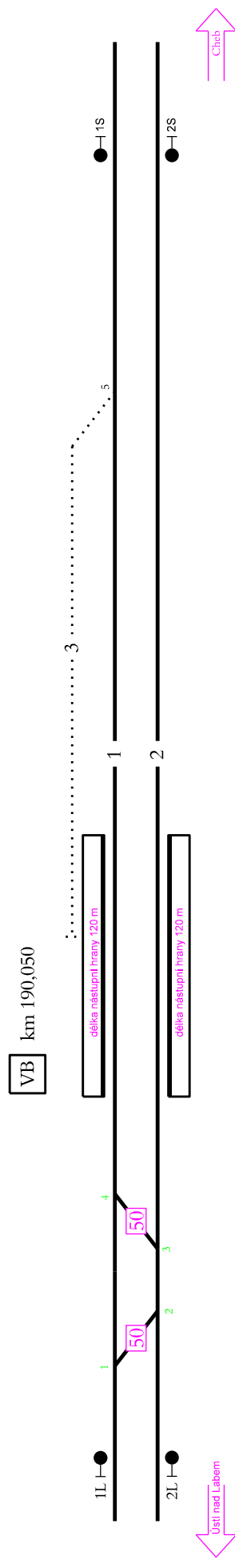
	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 5-12: ŽST Dalovice - navržené úpravy











- Legenda:**
- | | | | | | |
|---|-------------------|---|---|---|---------------|
|  | dopravní kolej |  | návěstidlo |  | nová výstavba |
|  | manipulační kolej |  | nástupíště s vyznačenou nástupní hranou |  | demolice |
|  | vlečka |  | výhybka s EOv | | |

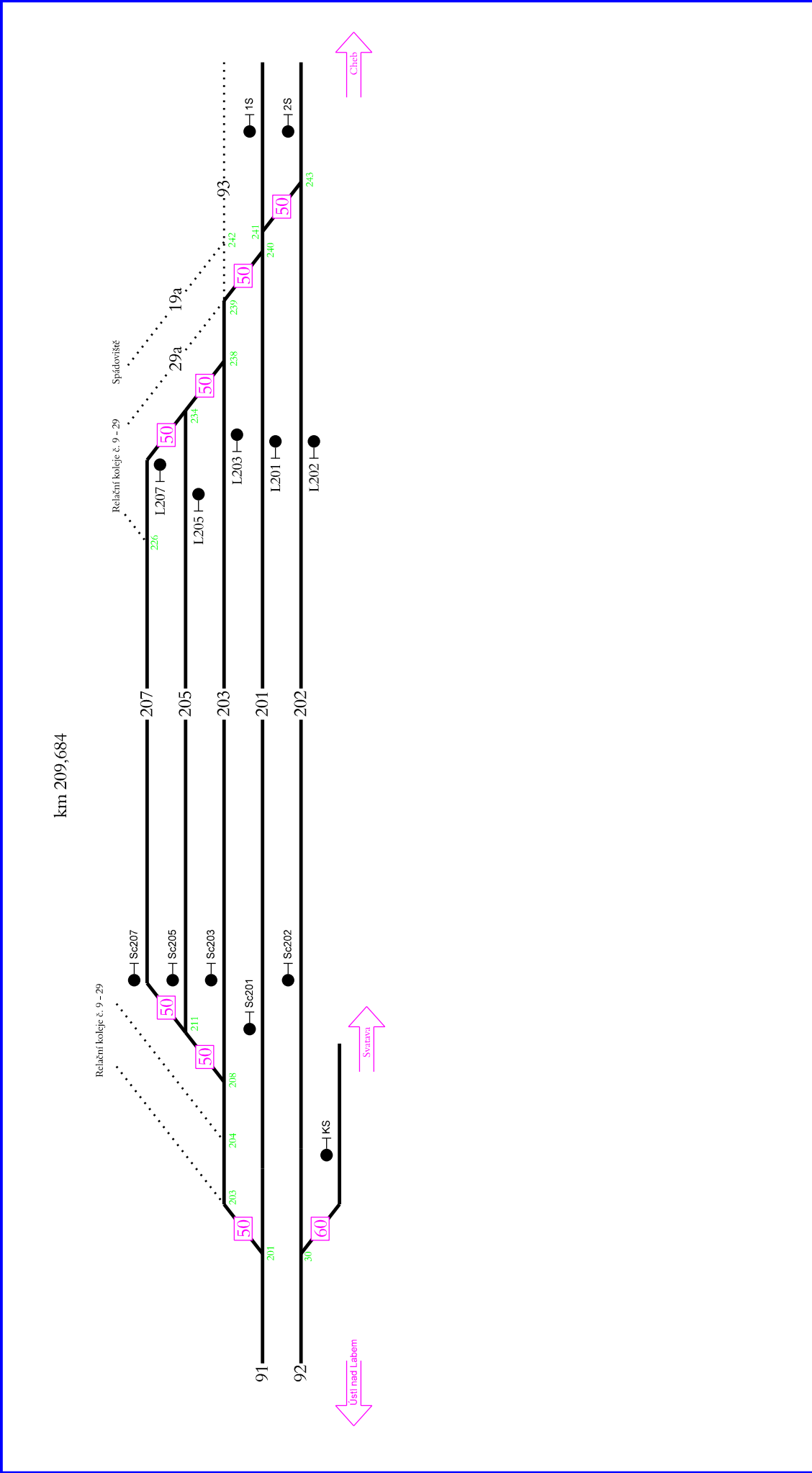
Příloha č. 5-13: Odbočka Karlovy Vary-Dvory - navržené úpravy











Legenda:

	dopravní kolej		s1		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupní místo		demolice
	vlečka		nástupní místo s vyznačenou nástupní hranou		
			výhybka s EOv		

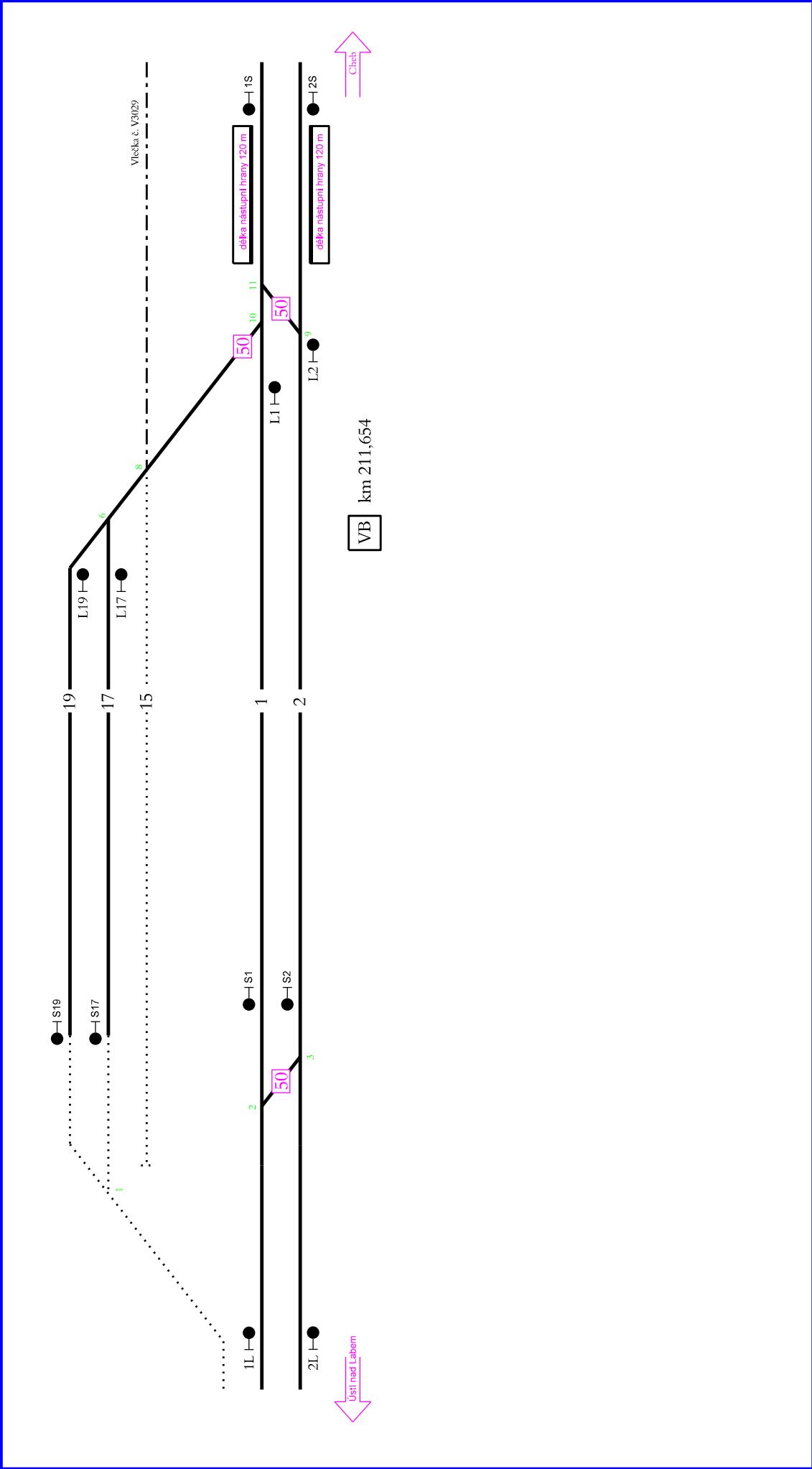
Příloha č. 5-14: ŽST Sokolov seřadovací nádraží - navržené úpravy











Legenda:

	dopravní kolej		S1		nová výstavba
	manipulační kolej				demolice
	vlečka		6		
			výhybka s EOv		

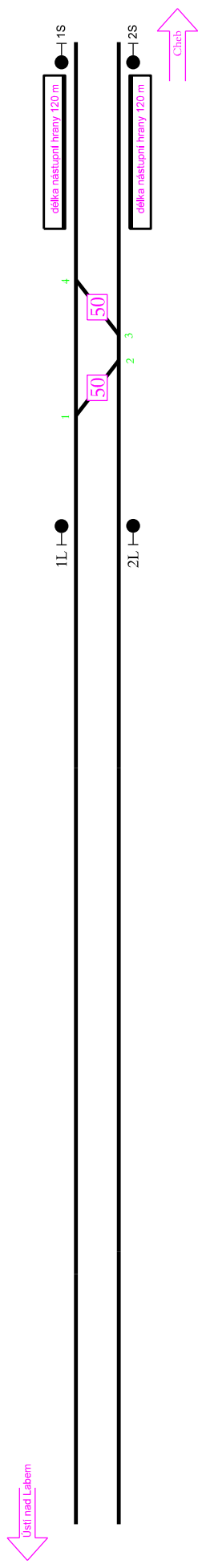
Příloha č. 5-15: ŽST Citice - navržené úpravy



Legenda:

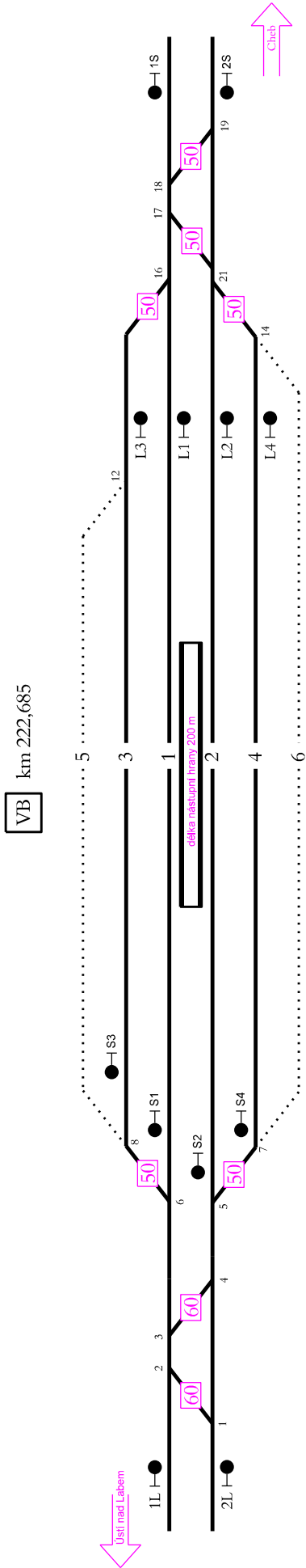
	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 5-16: Odbočka Dasnice - navržené úpravy



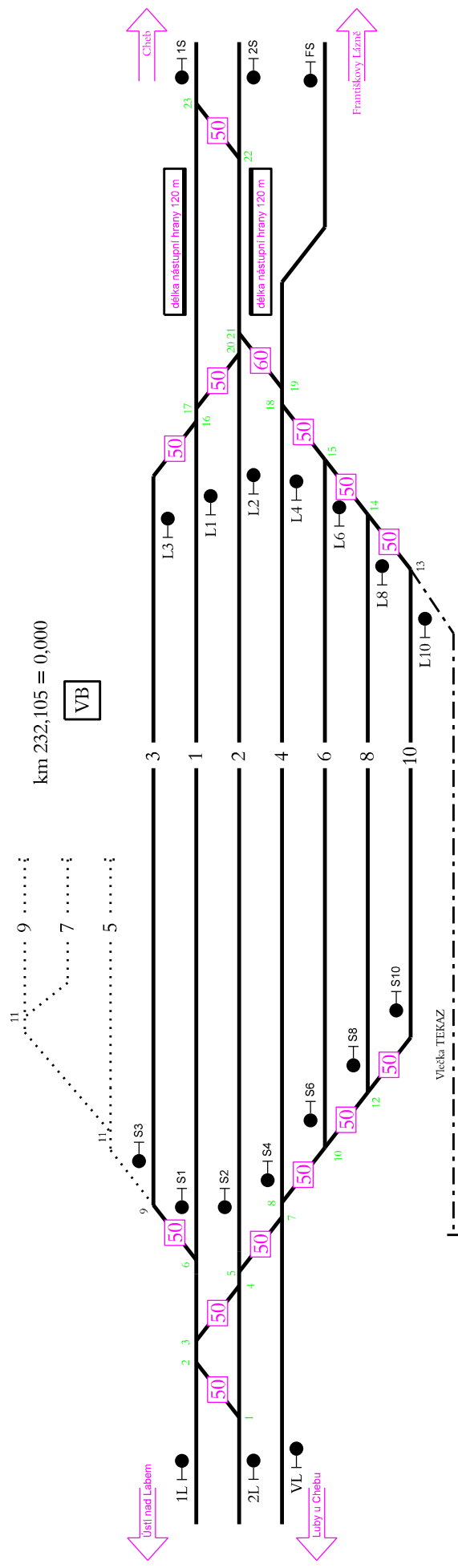
Legenda:		dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
		manipulační kolej		nástupíště s vyznačenou nástupní hranou		demolice
		vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 5-17: ŽST Kynšperk nad Ohří – navržené úpravy



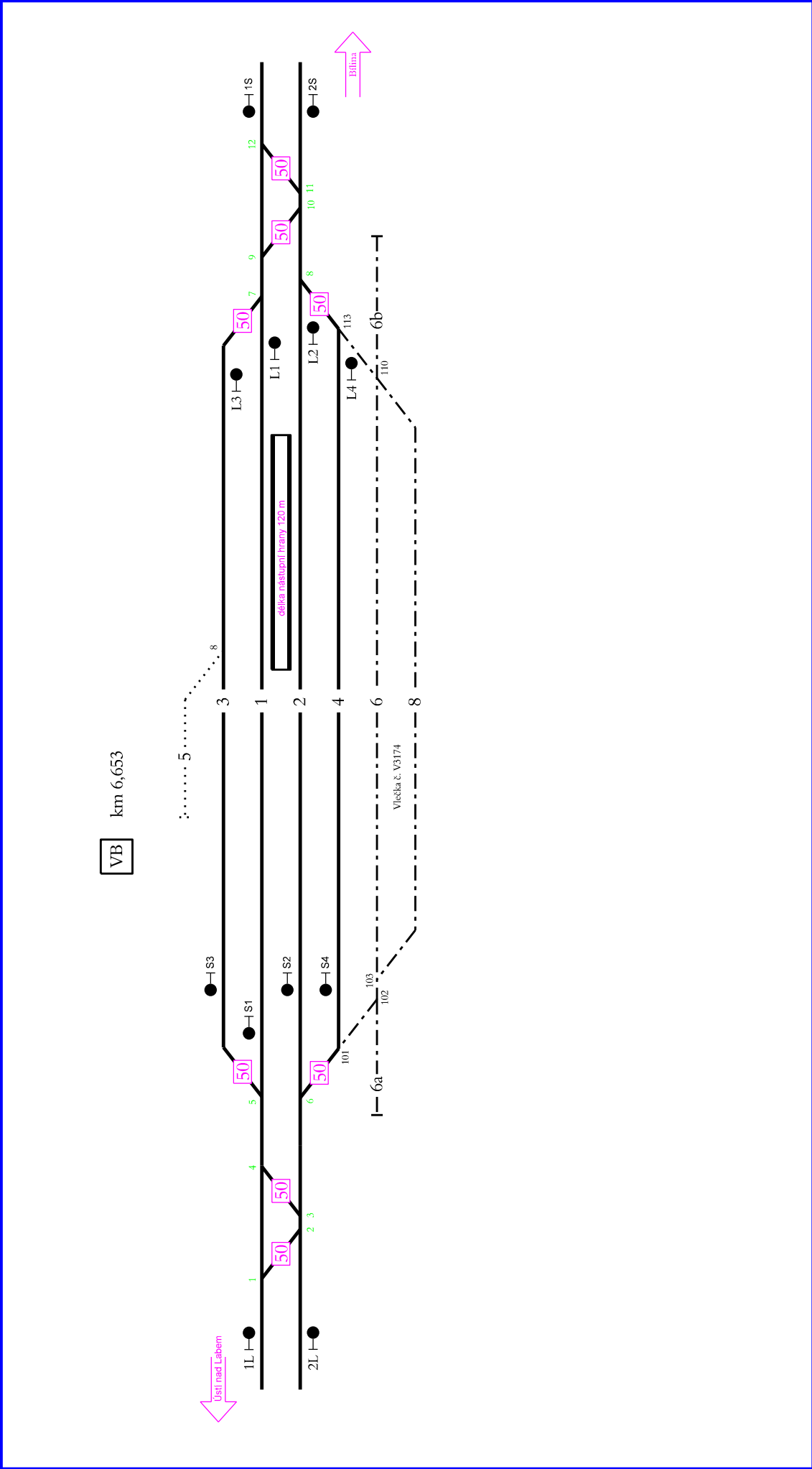
—	dopravní kolej	●—S1	návěstidlo	—	nová výstavba
....	manipulační kolej	□	nástupíště s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
— --	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 5-18: ŽST Tršnice - navržené úpravy

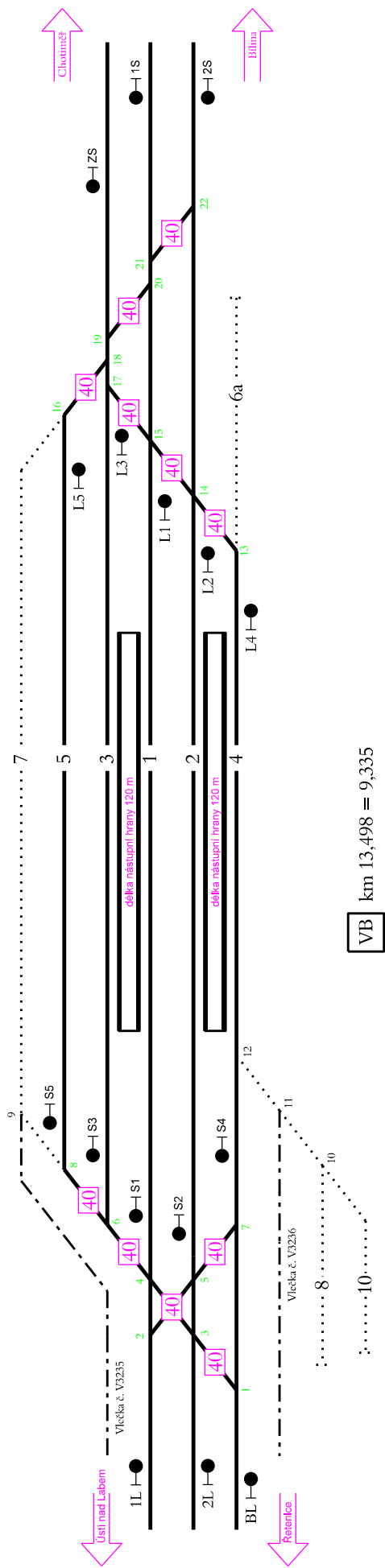


—	dopravní kolej	●—S1	návěstidlo	—	nová výstavba
....	manipulační kolej	□	nástupíště s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
---	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 5-19: ŽST Řehlovice - navržené úpravy

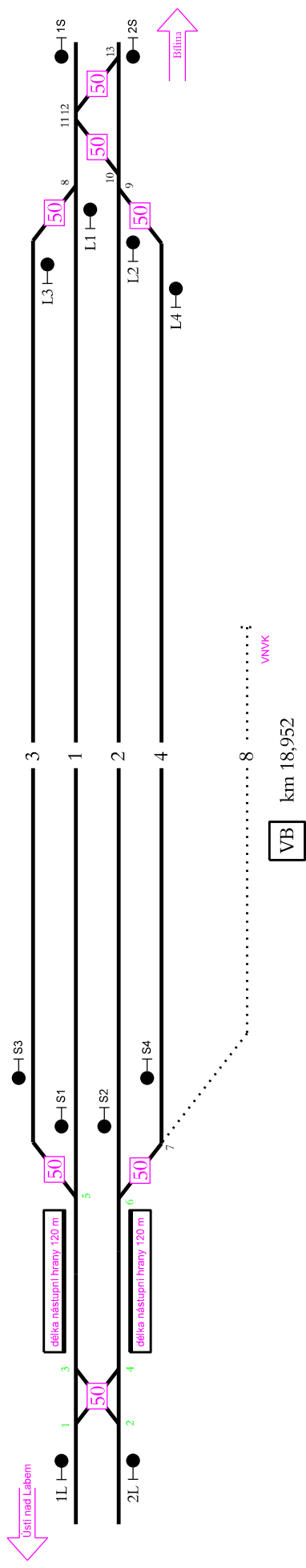


Příloha č. 5-20: ŽST Úpořiny - navržené úpravy



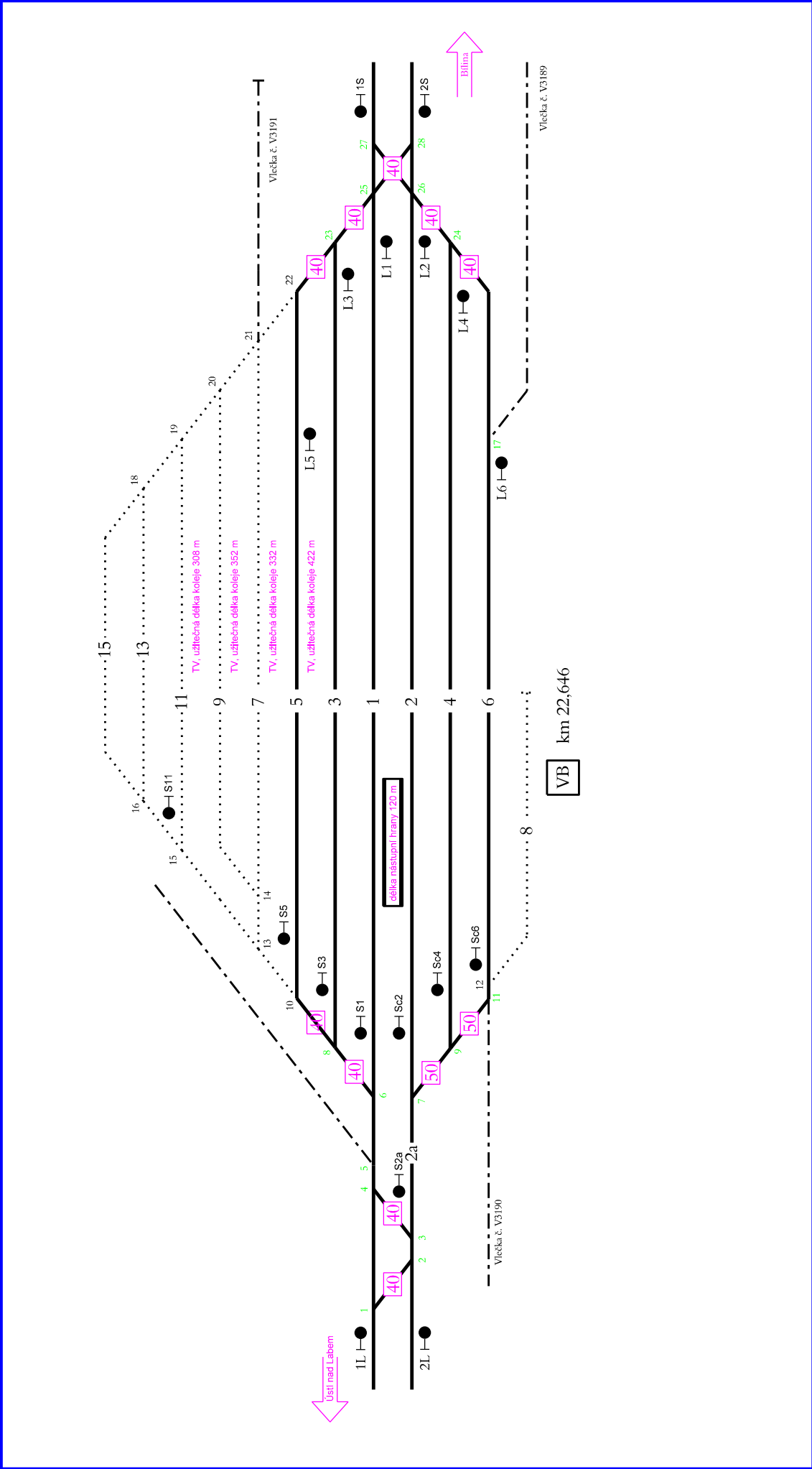
—	dopravní kolej	●—S1	návěstidlo	—	nová výstavba
....	manipulační kolej	□	nástupíště s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
- - -	vlečka	6	výhybka s EOv		

Příloha č. 5-21: ŽST Ohníč – navržené úpravy











—	dopravní kolej	● S1	návesidlo	—	nová výstavba
....	manipulační kolej	□	nástupišť s vyznačenou nástupní hranou	—	demolice
— - -	vlečka	6	výhybka s EOY		

Příloha č. 5-22: ŽST Světec - navržené úpravy



Legenda:

	dopravní kolej		návěstidlo		nová výstavba
	manipulační kolej		nástupišťe s vyznačenou nástupní hranou		demolice
	vlečka		výhybka s EOv		

Příloha č. 6: Tabulky přepočtu parametrů GPK

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible][illegible]

Staničení		V130 [km/h]	V150 [km/h]	Poznámka
od km	do km			
Ústí n. L. hl. n. (km 0,000) - Chabařovice (km 12,187)				
0,000	0,318	50	50	obvod ŽST Ústí n. L. hl. n.
0,318	0,519	35	35	obvod ŽST Ústí n. L. hl. n.
0,971	1,348	70	70	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
1,348	1,901	115	120	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
2,586	3,784	120	125	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
3,784	3,926	50	50	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
3,926	4,597	90	90	obvod ŽST Ústí n. L. západ-v.kr
4,597	9,509	125	125	
9,509	10,760	120	125	
10,806	12,231			obvod ŽST Chabařovice v přímé; rychlost dle výhybek a zabzař
Teplíce (km 17,294) - Řetenice (km 19,600)				
17,294	17,859	85	90	obvod ŽST Teplíce v Čechách; rychlost dle výhybek a zabzař.
18,210	18,789	100	100	obvod ŽST Teplíce v Čechách; rychlost dle výhybek a zabzař.
19,110	19,412	110	110	

Staničení		V130 [km/h]	V150 [km/h]	Poznámka
od km	do km			
Bílina (km 33,440) - Most (km 47,377)				
35,184	35,551	85	90	
35,745	35,914	85	85	
35,934	36,342	85	85	část oblouku v obvodu Bílina-Kyselka
36,511	36,758	90	95	
36,784	37,197	110	115	
37,234	37,465	95	100	
37,525	37,846	90	95	
37,931	38,211	100	100	
38,263	38,972	85	90	
39,089	39,315	120	120	
39,455	39,800	85	85	
39,890	40,419	110	110	část oblouku v obvodu Želenice nad Bílinou
40,805	41,376	90	95	
41,542	42,182	95	100	část v obvodu odb. České Zlatníky
42,493	42,708	105	110	
42,737	43,048	90	90	
43,105	43,506	80	80	pasport uvádí 80 km/h, ale nevyhoví délka přechodnice --> nesoulad s normou ČSN 73 6360-1
43,592	45,073	85	90	
45,111	45,326	105	110	
45,406	45,791	90	95	km 45,574 začátek obvodu ŽST Most
46,590	46,836	110	110	obvod ŽST Most
km 57,100 - Chomutov				
57,844	58,276	120	125	
59,989	60,468	120	125	
60,675	61,226	90	95	
61,656	62,084	105	110	
62,731	62,974	105	105	obvod Chomutov město
63,599	64,001	70	70	
64,001	64,242	65	65	obvod ŽST Chomutov-os.n.
64,242	64,537	50	50	obvod ŽST Chomutov-os.n.; pasport uvádí pro V100 = 60 km/h, ale nevyhoví délka přechodnice; doporučena V100=V130=V150=50 km/h
65,553	65,629	125	125	obvod ŽST Chomutov-os.n.

Staničení		V130 [km/h]	V150 [km/h]	Poznámka
od km	do km			
Chomutov (km 126,192) - Klášterec n.O. (km 144,732)				
126,192	128,092	110	115	
128,402	128,665	120	120	
128,994	130,379	125	125	
131,154	132,919	115	120	
133,473	133,870	125	125	
134,203	134,944	115	125	
135,605	135,925	125	125	
138,158	138,499	120	125	
138,827	139,125	110	110	
139,125	139,569	120	120	
142,173	142,393	85	95	
142,555	142,750	95	95	
143,055	143,304	85	85	
143,435	143,666	90	90	
143,853	143,985	80	80	obvod ŽST Klášterec nad Ohří
144,571	144,732	80	85	obvod ŽST Klášterec nad Ohří (zhlaví)

Staničení		V130 [km/h]	V150 [km/h]	Poznámka
od km	do km			
Ústí n. L. hl. n. (km 0,000) - Bílina (km 34,961) přes Trmice				
0,000	0,318	50	50	obvod ŽST Ústí n. L. hl. n.
0,318	0,519	35	35	obvod ŽST Ústí n. L. hl. n.
0,971	1,348	70	70	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
1,348	1,901	115	120	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
2,586	3,784	120	125	obvod ŽST Ústí n. L. západ-os.n.
4,237	4,455	85	85	obvod ŽST Ústí n. L. západ-Trmice
0,686	1,307	65	65	
1,349	1,644	75	75	
2,380	2,874	70	70	část v obvodu Koštov
2,874	3,690	65	65	
4,070	6,401	70	70	
6,864	7,297	70	70	obvod ŽST Řehlovice
7,664	10,988	70	70	
11,104	12,354	65	65	
12,412	14,478	60	60	část v obvodu ŽST Úpořiny
14,611	15,019	70	70	
15,177	17,601	65	65	
17,601	17,936	70	70	
18,023	18,559	70	70	
19,215	19,507	100	100	obvod ŽST Ohníč
19,678	19,951	70	70	
19,977	20,343	65	65	
21,135	21,476	90	95	obvod Hostomice nad Bílinou
21,720	21,760	75	75	
21,855	22,135	70	70	obvod ŽST Světec
22,135	24,048	70	70	
24,075	24,381	80	85	
24,432	24,783	115	115	

Staničení		V130	V150	Poznámka	
od km	do km	[km/h]	[km/h]		
Klášterec n. O. (km 144,732) - Karlovy Vary (km 184,336)					
144,732	147,006	85	90		
147,006	147,450	90	90		
147,450	148,458	90	95		část v obvodu Kotvína
148,458	149,004	85	85		
149,302	150,384	80	80		
150,384	150,689	75	75		
150,689	151,101	95	95		část v obvodu ŽST Perštejn
151,831	152,189	75	75		
152,189	152,735	80	80		
152,735	153,610	90	90		
153,610	154,546	85	85		
154,546	156,032	80	80		
156,032	157,471	75	75		
157,471	158,791	70	70		část v obvodu ŽST Stráž nad Ohří
158,791	159,186	80	80		
159,186	159,383	85	85		
159,383	160,310	90	90		
160,310	160,748	75	75		
160,748	163,492	85	85		část v obvodu ŽST Vojkovice nad Ohří
163,492	163,958	70	70		část v obvodu ŽST Vojkovice nad Ohří
163,958	165,515	80	80		
165,515	169,217	85	85		
169,217	169,358	80	80		v obvodu ŽST Ostrov nad Ohří
170,015	170,177	80	85		v obvodu ŽST Ostrov nad Ohří (zhlaví)
170,177	170,282	65	65		v obvodu ŽST Ostrov nad Ohří (zhlaví)
170,282	170,637	80	80		
170,637	171,721	85	90		
171,721	172,755	90	95		
172,755	173,908	85	90		
173,908	174,621	85	85		
174,621	175,348	90	95		
175,348	176,761	95	100		
176,761	177,372	85	90		v obvodu ŽST Háječek
177,372	177,942	75	75		v obvodu ŽST Háječek
177,942	179,867	100	100		
179,867	181,455	90	90		
181,455	182,176	95	95		
182,176	183,234	160	160		v obvodu ŽST Dalovice
183,234	183,368	95	95		
183,368	184,117	100	105		
184,117	184,375	85	90		
184,375	184,54	80	80		
Karlovy Vary (km 186,202) - Cheb (km 236,297)					
v obvodu ŽST Karlovy Vary					
186,171					
188,159	189,445		105	105	
189,445	189,820		85	85	
189,820	190,578		95	100	v obvodu Odb. Karlovy Vary-Dvory
190,578	192,897		100	105	
192,897	194,298		100	100	
194,298	194,757		90	90	
194,757	197,003		105	110	v úseku je obvod Chodov (výhybky)
197,003	198,957		115	115	v obvodu ŽST Nové Sedlo u Lokte
198,957	199,676		110	115	
199,676	201,017		120	125	
201,017	201,510		110	115	
201,510	204,842		120	120	
204,842	205,444		110	110	v úseku je obvod Královské Poříčí
205,444	206,510		105	105	skok staničení 205,911 = 206,450
206,510	206,782		90	90	
206,782	207,417		85	85	
207,417	209,015		80	80	obvod ŽST Sokolov - os.n.
209,015	210,736		90	90	část v obvodu ŽST Sokolov - seř.n.
210,736	212,112		80	80	v obvodu ŽST Citice
212,112	212,918		85	85	
212,918	214,149		90	90	část v obvodu Hlavno
214,149	215,037		110	110	
215,037	216,197		100	100	
216,197	216,756		75	75	
216,756	217,715		70	70	obvod ŽST Dasnice
217,715	217,878		60	60	
217,878	218,023		75	75	
218,023	218,524		80	80	
218,524	219,043		90	90	
219,043	219,928		100	100	
219,928	220,840		110	110	
220,840	221,171		80	80	
221,171	222,240		95	95	část v obvodu ŽST Kynšperk n. Ohří (zhlaví)
222,240	223,105		90	90	obvod ŽST Kynšperk n. Ohří
223,105	223,884		110	110	část v obvodu ŽST Kynšperk n. Ohří (zhlaví)
223,884	226,057		120	120	v úseku je obvod Nebanice
226,057	226,561		90	90	
226,561	227,142		120	120	
227,142	229,593		135	135	
229,593	230,966		115	115	
230,966	231,619		75	75	část úseku v obvodu ŽST Tršnice (zhlaví)
231,619	232,798		90	90	obvod ŽST Tršnice
232,798	232,914		95	95	
232,914	233,325		105	105	
233,325	234,715		120	120	
234,715	236,158		90	90	