



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

SUDOP Praha a.s.  
Vážená paní  
Ing. Andrea Plišková  
vedoucí střediska koncepce dopravy  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

Váš dopis značky / ze dne  
205/18-008 /  
16. února 2018

Naše značka  
45/2018-190-VD/1

Vyřizuje / linka  
Macek Václav, Ing. / 225131340

Praha  
16.03.2018

Věc: Stanovisko Ministerstva dopravy k výhledovému provoznímu konceptu dálkové dopravy v ose Ústí nad Labem - Cheb

Vážená paní inženýrko,

obdrželi jsme Vaši žádost o podkladové informace pro zpracování studie „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“. K této žádosti uvádíme následující stanovisko Ministerstva dopravy.

V uvedeném úseku je Ministerstvo dopravy objednatelem dvou linek dálkové dopravy a několik dalších linek je přímo i nepřímo ovlivněno řešením dopravní technologie v této oblasti. Popis jejich současného řešení společně s krátkodobým a střednědobým výhledem je popsán v platném Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Tento plán mimo jiné uvádí linky již s novým označením, k jehož změně dojde v prosinci roku 2019. Výčet těchto linek podle nového značení je následující:

- Ex5 Praha – Ústí n/L – Německo
- R14B Liberec - Ústí n/L
- R15 Praha - Ústí n/L – Karlovy Vary – Cheb
- R20 Praha – Děčín
- R23 Kolín – Ústí n/L
- R25 Plzeň – Most
- R29 Cheb – Nürnberg

Provozní koncepty těchto linek jsou za současných podmínek dlouhodobě stabilní a s ohledem na omezené a v některých případech vyčerpané možnosti infrastruktury je další rozvoj dopravní obsluhy dálkovou dopravou v budoucím období spojen se změnou okrajových podmínek. Kromě výstavby nebo zásadní modernizace infrastruktury to mohou být také stavební nebo organizační opatření menšího rozsahu, které například umožní přesun křižovacího bodu nebo umožní vytvořit novou vazbu v systému veřejné dopravy. Takového rozvoje je možné dosáhnout i před realizací stavby RS Praha – Dresden a s tím spojených staveb.

Pro obsluhu Podkrušnohoří a také pro Vaši studii je klíčová linka R15. Konstrukce trasy této linky je ovlivněna prokladem s linkou Ex5 a dosažením přestupní vazby s linkou R29 v Chebu. Ve střednědobém výhledu, nejpozději však od roku 2030 předpokládá Ministerstvo dopravy navýšení rozsahu o přidání pár spojů mezi Ústím n/L a Chebem v ranních hodinách. Časová úspora této linky bude přednostně uplatněna ve stabilizaci přestupního uzlu Cheb. Do roku 2030 bude



zachována stávající vozba s lokomotivou a vozy. Bude docházet jen k dílčí obnově, která umožní růst kvality služby a bude respektovat technické možnosti infrastruktury.

V dlouhodobém horizontu přesahujícím dostupné koncepční dokumenty nelze vyloučit rozšíření linky R15 o vložené spoje z Prahy do oblasti Litvínova nebo alternativně Mostu. Koncepce těchto spojů doposud nebyla projednávána s dopravci ani s regionálními partnery a nejsou známy parametry trasy nebo skutečný rozsah. Ministerstvo dopravy také nemá zajištěno jejich financování. Domníváme se však, že vedení takových spojů v horizontu 2035 nelze jednoznačně vyloučit. Studie by proto přinejmenším měla zohlednit možnost jejich vedení a rizika s tím spojená.

V případě linky R25 ovlivní budoucí stav rozvoj infrastruktury v trase linky. V současnosti zpracovávaná TES Plzeň – Žatec předpokládá několik variant, které i při menším rozsahu úprav předpokládají posun křižování z Žihle do Blatna u Jesenice. Pokud se zlepšení stavu infrastruktury dotkne také úseku z Blatna do Žatce, tak se otevírá cesta ke zlepšení přestupních návazností s linkou R15, která díky zrychlení také změní časovou polohu ve prospěch tvorby vazby mezi těmito linkami. Tyto úvahy spočívají ve vedení linky R25 přes Postoloprty do Mostu. Ministerstvo dopravy tuto variantu nepreferuje, protože opouští obsluhu Chomutova a Jirkova. Vhodným řešením je dosáhnout vazby linek R15 a R25 v Chomutově. Linka by končila buďto zde nebo v Jirkově. To je ovšem spojeno s vyšší potřebou investic. Zásadní v tomto směru bude ekonomické hodnocení, které zohlední všechny dopady včetně možnosti zkrátit cestovní dobu mezi Plzní a Ústím nad Labem o několik desítek minut.

Rozsah objednávaných služeb na lince R25 je ze strany Ministerstva dopravy i s ohledem na uzavřenou smlouvu s dopravcem dlouhodobě stabilní. Rovněž předpokládáme trvání spolupráce s regionálními partnery na tvorbě společného produktu dopravní obsluhy. S ohledem na ekonomickou bilanci linky R25 bude vozba této linky spíše konzervativní. Výchozím požadavkem je dosažení okrajových podmínek v podobě přestupních vazeb a systémových křižování na jednokolejných úsecích. Řádově lepší parametry trati č. 130 tak nebudou bez dalších přínosů výraznou motivací ke zlepšení vozby.

V případě dalších otázek a požadavků na upřesnění stanoviska Ministerstva dopravy jsme připraveni poskytnout nezbytnou součinnost.

S pozdravem

**JUDr. Ondřej Michalčík**  
ředitel  
Odbor veřejné dopravy



**SUDOP PRAHA a.s.**

Ing. Andrea Plíšková  
vedoucí střediska koncepce dopravy

Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

Váš dopis značka / ze dne  
208/18-008 16.02.2018

naše značka

vyřizuje / linka

Karlovy Vary  
19. března 2018

Věc: **„Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“**

Vážená paní inženýrko,

na základě žádosti SUDOP Praha Vám poskytujeme následující informace:

**Schválení vstupních údajů jednotlivých linek:**

Část vlaků v ranní a odpolední špičce je v současné vedena na území Karlovarského kraje bez přestupu, a to v úseku Most - Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary – Cheb; další vlaky jsou vedeny v úseku (Most -) Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary a Karlovy Vary – Cheb (- Mariánské Lázně). Taktová doprava není zavedena, v zásadě je však uvažována.

**Zastavovací politika linek na předmětném úseku:**

Zastavovací politika pro období do roku 2028 by neměla doznat změn. Dopravní výkon regionálních **osobních vlaků** je realizován v zásadě motorovými jednotkami řady 844 (7) a jeden vlak tvoří souprava – elektrická lokomotiva řady 362/363 plus čtyři vozy řady B a jeden vůz řady A). **Spěšné vlaky** v současné době tvoří soupravy – elektrická lokomotiva řady 362/363 + čtyři vozy řady B a jeden vůz řady A, popř. elektrická lokomotiva řady 362 plus tři vozy Bdmtee a jeden vůz AB a od GVD 2020-2021 je uvažováno vedení Sp vlaků v úseku Cheb – Karlovy Vary vozidly EMU 140 (4) a to v rozsahu ca. 41 % celkového dopravního výkonu na trati. Velmi okrajové výkony jsou realizovány vozidly řady 814+914 a 810.

**Další záměry Karlovarského kraje na předmětné trati ve střednědobém až dlouhodobém výhledu:**

V současné době probíhá příprava společného projektu obnovy vozidel Karlovarského a Plzeňského kraje v rámci OPD2 s cílem koordinovat a realizovat příslušné kroky obou krajů k získání dotace na pořízení čtyř nových elektrických jednotek EMU 140 (tyto Sp vlaky jsou v návrhu JŘ označeny žlutě). Koncept **"Moderní elektrické jednotky pro spojení Plzeňského a Karlovarského kraje"** uvažuje s propojením obou krajů (tzn. i trať 170, Plzeň hl.n.), který byl

již, za účasti dopravce, projednán. Na trati 140 se jedná se o dopravní výkony částečně již provozované a zcela nové, přičemž změněný dopravní výkon činí plus ca. 121 tisíc vlkm/rok, tzn. o ca. 11,8 %.

Odhad dopravního výkonu na trati 140 pro GVD 2017-2018 668 003,3 vlkm

Odhad dopravního výkonu na trati 140 pro GVD 2020-2021 (celkem) 788 583,4 vlkm

Odhad dopravního výkonu na trati 140 pro GVD 2020-2021 (z toho Sp) 323 544,6 vlkm

Linka číslo trasa linky	Typ vozidel a jejich počet v běžném provozu (včetně špičkových posil)	Záložní vozidla	Poznámka
Linka číslo "Sp 1" (pracovní název) Plzeň hl. n. - Mariánské Lázně - - Cheb - Karlovy Vary (- Chomutov)	EMU 160 3x	EMU 160 1x	záložní vozidlo pro výkony v ð a ðš

Linka číslo trasa linky	Provozní koncept
Linka číslo "Sp 1" (pracovní název) Plzeň hl. n. - Mariánské Lázně - - Cheb - Karlovy Vary (- Chomutov)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- provozní koncept respektuje výhledovou koncepci Plzeňského i Karlovarského kraje</li> <li>- provozní koncept respektuje uzel Plzeň X:00, uzel X:00 Planá u M.L. a uzel Cheb X:30</li> <li>- pro jeho realizaci je navrhováno užití 4 vozidel EMU 160 (z toho 1 záložní pro špičkové výkony v pátek a neděli</li> <li>- v trase Plzeň hl. n. - Cheb se předpokládá jízdní dobu 85 minut, v trase Cheb - Karlovy Vary 56 minut, v trase Karlovy Vary - Chomutov 57 minut (zatímní časy)</li> </ul>

**Zvláštní požadavky na celkové řešení tratí s ohledem na přípoje a osy symetrie ve významných uzlech.**

S ohledem na „Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028“ lze konstatovat následující:

V případě dálkové dopravy se nepředpokládá změna časových poloh linky R5 Praha – Ústí n. L. – Cheb, kdy došlo ke zlepšení vazeb na linku R29 Cheb – Norimberk. Časové polohy linky R5 by měly výhledově umožnit dosažení přestupní doby 8 minut na vlaky linky R29.

Časové polohy vlaků regionální dopravy jsou navrhovány v souladu s koncepcí dálkové dopravy linky R5 a připravovanou změnou koncepce regionální dopravy na území Ústeckého kraje (provozní koncept ROP Děčín - Kadaň). V úseku Karlovy Vary – Cheb se uvažuje s prokladem s linkou R5 tak, aby v Chebu bylo možné dosáhnout hlavní přípojně vazby (rychlíky linky R6 Praha – Plzeň – Cheb, a vlaky linky OPB 2 Hof - Cheb – Marktredwitz/Regensburg na tratích 179/148)). Ve špičkovém období jsou uvažovány dodatečné spoje vytvářející „hodinovou“ nabídku, která zajišťuje dosažení hlavních center aktivit v přiměřených časech. Taktový rastr regionální dopravy tak bude na jedné straně ukotven uzlem 30 Cheb a na straně druhé přípojovými vazbami v Kadani - Prunéřově, kde existují jak přestupní vazby ve směru Ústí nad Labem, tak ve směru Kadaň. Celý provozní koncept regionální dopravy v ose Cheb – Kadaň-Prunéřov je velmi napjatý, neboť v Chebu i Kadani-Prunéřově je nutno využít minimálních přestupních vazeb (vždy však pouze z jednoho omezujícího směru) a zároveň, celý koncept je technologicky ovlivněn nástupištními intervaly v Dalovicích (R/Os) a Stráži nad Ohří (Os/Os).

*Při výpočtu jízdních dob se uvažuje s realizací infrastrukturních opatření (zvýšení traťové rychlosti Hájek - Cheb) realizovaných primárně pro potřeby dálkové dopravy. S ohledem na výše uvedené okolnosti jsou uvažovaná opatření velmi žádoucí i pro regionální dopravu a její přípojové vazby.*

*Provozní koncept na trati 140 pro období platnosti GVD 2020 -2021 a násl. **neuvažuje** s konceptem spěšných vlaků Cheb - Karlovy Vary - Ústí nad Labem vedených v přepravních špičkách pracovního dne v časovém prokladu mezi vlaky R a v celé ose Karlovarského a Ústeckého kraje.*

Ohledně provozního konceptu trati 140 lze výše uvedené shrnout takto:

- maximální tvorba přípojů v uzlu Cheb,
- zohlednění časových specifik v regionu (začátky směn, školního vyučování),
- základní provozní rastr v režimu taktové dopravy, pokud to výše uvedené podmínky umožní,
- maximalizace proběhů vozidel řady EMU 140 v Karlovarském kraji,
- nezbytnost sestavení tras vlaků v uzlu 30 Karlovy Vary a 00 Sokolov tak, aby „přípojové“ vlaky dosáhly taktové uzly v Sasku - dopravní uzel Zwickau „00/30“; v uzlu Zwickau korespondují vždy k minutě 00 nadregionální linky S5x Zwickau - Leipzig – Halle s regionálními linkami VL 2 Zwickau - Reichenbach - Plauen Hof, RB 95 Zwickau Aue Johanngeorgenstadt - Potůčky a RB 30 Zwickau - Chemnitz. K minutě 30 jezdí linky IRE 1 Dresden – Hof - Bayreuth a RE 3 Dresden - Hof - Marktrechwitz – Nürnberg; v 00 uzlu Sokolov dopravní uzel Falkenstein k minutě 00, kdy tam korespondují linky VL 1 Zwickau Zentrum Falkenstein - Kraslice - Sokolov a VL 5 Adorf - Falkenstein – Plauen a dopravní uzel Adorf k minutě 00, kdy tam korespondují linky VL 3 Plauen - Bad Brambach - Cheb - Mariánské Lázně a VL 5 Adorf - Falkenstein – Plauen a v uzlu Cheb 30 tak, aby byla primárně zajištěna přestupní vazba mezi linkami R5 a R6 s linkou R29, dále zajištěna přestupní vazba mezi osobními vlaky na trati 140 s vlaky na tratích 179 a 148 (OPB 2 Marktrechwitz – Cheb - Aš und Selb-Plößberg – Hof).

Pokud by poskytnuté informace bylo zapotřebí doplnit, obraťte se na mě, rád tak učiním.

S pozdravením

PhDr. Ing. Zdeněk Kusý

Přílohy:

Jízdní řád trati 140 - k140\_s SP vlaky Plzeň - Karlovy Vary od GVD 2020-2021.pdf

Odhad dopravního výkonu na trati 140 od GVD 2020-2021 a následující.xlsx

Odhad dopravního výkonu Sp vlaků na tratích 140 a 170 pro GVD 2020-2021 a následující.xlsx

## 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb

km	Vlak	Sp 1981	7070		Sp 1983	7040	27102	7002	Sp 27050	Rx 616	7072	Sp 1670
	Ze stanice	Chomutov		Chomutov		Karlovy Vary dolní n.	Karlovy Vary dolní n.	Chomutov		Praha hl.n.		
0	Kláštorec nad Ohří		4 38	X	5 31			6 46		8 06	X	8 13
4	Kotvína		x 4 42		5 36			x 6 50		E		x 8 17
7	Perštejn		4 46		5 40			6 54		G		8 21
10	Boč		x 4 50		5 44			x 6 57		R		x 8 24
13	Stráž nad Ohří		4 54		5 48			7 01		E		8 28
19	Vojkovice nad Ohří		5 00		5 55			7 07		N		8 34
25	Ostrov nad Ohří		5 07		6 02			7 14		S	8 29	8 41
32	Hájek		x 5 14		6 09			x 7 20		I		x 8 47
37	Dalovice		x 5 19		6 15			x 7 25		S		x 8 52
	Dalovice		x 5 19		6 16			x 7 25				x 8 52
40	Karlovy Vary		5 23	X	6 19			7 29			X	8 56
	Karlovy Vary	27	4 27		5 27		40	7 04	25	7 04		8 42
45	Karlovy Vary-Dvory		x 4 32		x 5 32			7 05	25	7 34		8 44
51	Chodov		4 36		5 36			x 7 10		x 7 39		8 44
	Chodov		4 37		5 37			7 15		7 44		8 54
53	Nové Sedlo u Lokte		4 41		5 41			7 17		7 44		8 55
	Nové Sedlo u Lokte		4 42		5 42			7 20	25	7 48		8 55
60	Královské Poříčí		x 4 47		x 5 47			7 21		7 49		9 04
63	Sokolov		4 49		5 49			x 7 27		x 7 54		9 04
	Sokolov		4 50		5 50			7 31		7 56		9 31
67	Citice		4 54		5 54					7 57		9 33
69	Hlavno		x 4 56		x 5 56					8 01		9 33
73	Dasnice		5 01		6 01			x 8 03		x 8 03		9 42
78	Kynšperk nad Ohří		5 06		6 06			8 07		8 08		9 42
81	Nebanice		x 5 09		x 6 09			8 13		8 13		9 48
87	Tršnice		5 14		6 14			x 8 16		x 8 16		9 52
	Tršnice		5 14		6 14			8 21		8 21		9 57
92	Cheb		5 20		6 20			8 21		8 21		9 59
	Cheb		5 20		6 20			8 27		8 27		10 05
Do stanice Plzeň hl.n.					Plzeň hl.n.		Loket					

25 jede v 6 a †

27 jede v 6 a 6  
34 jede v 6 a † od 30.VI. do 2.IX.

40 jede v 6 nejede 2.VII. – 31.VIII.

# 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb

km	Vlak	7050	Sp 1985	Rx 614	7062	Sp 1987	Rx 612	7356	7054	Sp 1989	Rx 610	7074	7026	7004	7044
	Ze stanice	Kadaň-Pruněřov		Praha hl.n.	Kadaň-Pruněřov		Praha hl.n.		Kadaň-Pruněřov		Praha hl.n.	Kadaň-Pruněřov	Karlovy Vary dolní n.	Kadaň-Pruněřov	
0	Klášteřec nad Ohří	25	8 51	10 06	10 51	12 06	12 51		12 51	14 06	14 13	14 13	25	14 51	
4	Kotvína	x 8 55		O	x10 55	S	x12 55		x12 55	K	x14 17		x14 55	M	
7	Perštejn	8 59		H	10 59	V	12 59		12 59	A	14 21		14 59	A	
10	Boč	x 9 02		R	x11 02	A	x13 02		x13 02	R	x14 24		x15 02	T	
13	Stráž nad Ohří	9 06		E	11 06	T	13 06		13 06	L	14 28		15 06	T	
19	Vojkovice nad Ohří	9 12			11 12	A	13 12		13 12	E	14 34		15 12	O	15 32
25	Ostrov nad Ohří	9 19		10 29	11 19	V	12 29		13 19	X	14 29		14 41	N	15 43
32	Hájek	x 9 25			x11 25	A	x13 25		x13 25		x14 47		x15 25	I	x15 54
37	Dalovice	x 9 30			x11 30		x13 30		x13 30		x14 52		x15 30	x16 01	
	Dalovic	x 9 30			x11 30		x13 30		x13 30		x14 52		x15 30	E	x16 02
40	Karlovy Vary	25	9 34	10 42	11 34	12 42	13 34		13 34	14 42	14 56	15 23	25	15 34	X 16 07
	Karlovy Vary		10 24	10 44	12 24	12 44	13 14		14 24	14 44		15 24		16 18	
45	Karlovy Vary-Dvory	x10 29			x12 29	x13 19			x14 29			x15 29		R	
51	Chodov	10 33	10 54	12 33	12 54	13 24			14 33	14 54		15 34		E	
	Chodov	10 34	10 55	12 34	12 55	13 24			14 34	14 55		15 35		S	
53	Nové Sedlo u Lokte	10 38		12 38	12 58	13 28			14 38			15 39		S	
	Nové Sedlo u Lokte	10 39		12 39	12 59	13 28			14 39			15 40			
60	Královské Poříčí	x10 44		x12 44	x13 33	x13 33			x14 44			x15 45			
63	Sokolov	10 46	11 04	12 46	13 04	13 36			14 46	15 04		15 48			
	Sokolov	10 47	11 06	12 47	13 06	13 37			14 47	15 06		15 49			
67	Čitice	10 51		12 51		13 41			14 51			15 52			
69	Hlavno	x10 53		x12 53		x13 43			x14 53			x15 54			
73	Dasnice	10 58		12 58		13 47			14 58			15 59			
78	Kynšperk nad Ohří	11 03	11 18	13 03	13 18	13 53			15 03	15 18		16 05			
81	Nebanice	x11 06		x13 06		x13 56			x15 06			x16 08			
87	Tršnice	11 11		13 11		14 01			15 11			16 13			
	Tršnice	11 11		13 11		14 02			15 11			16 13			
92	Cheb	11 17	11 30	13 17	13 30	14 08			15 17	15 30		16 19			
	Do stanice	Plzeň hl.n.			Plzeň hl.n.	Mariánské Lázně			Plzeň hl.n.					Karlovy Vary dolní n.	

25 jede v 6) a †

49 jede v 6) od 30.VI. do 1.I

# 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb

⇔ DÚK Klášterec nad Ohří - Perštejn, ⇔ IDOK Boč - Cheb

km	Vlak	7060	Sp 1991	Rx 608	7006	Sp 27056	Rx 606	7078	Sp 27060		7010	Rx 604	7028	Sp 27058	7058
	Ze stanice	Kadaň- Pruněřov		Praha hl.n.	Kadaň- Pruněřov		Praha hl.n.				Chomutov	Praha hl.n.			Chomutov
0	Klášterec nad Ohří	X 15 31		16 06	16 51		18 06	25 18 13			X 19 21	20 08			22 13
4	Kotvina	x15 35		B	x16 55		S	x18 17			x19 25	K			x22 17
7	Perštejn	15 39		f	16 59		A	18 21			19 29	R			22 21
10	Boč	x15 42		L	x17 02		L	x18 24			x19 32	U			x22 24
13	Stráž nad Ohří	15 46		I	17 06		U	18 28			19 36	S			22 28
19	Vojkovice nad Ohří	15 52		N	17 12		B	18 34			19 42	N			22 34
25	Ostrov nad Ohří	15 59		A 16 29	17 19		I 18 29	18 41			19 49	O 20 31			22 41
32	Hájek	x16 05			x17 25		A	x18 47			x19 55	H			x22 47
37	Dalovice	x16 10			x17 30			x18 52			x20 00	O			x22 52
	Dalovice	x16 10			x17 30			18 52			x20 00	R			x22 52
40	Karlovy Vary	X 16 14		16 42	17 34		18 42	25 18 56			20 04	20 44			22 56
	Karlovy Vary		16 24	16 44	17 46	X 18 24	18 44		25 19 30		20 08	20 46	21 22	22 22	
45	Karlovy Vary-Dvory	x16 29	x16 29		x17 51	x18 29			x19 35		x20 13		x21 27	x22 27	
51	Chodov	16 33	16 33	16 54	17 56	18 33	18 54		19 39		20 18	20 55	21 32	22 31	
	Chodov		16 34	16 55	17 57	18 34	18 55		19 40		20 19	20 56	21 33	22 32	
53	Nové Sedlo u Lokte	16 38	16 38		18 01	18 38			19 44		20 23		21 37	22 36	
	Nové Sedlo u Lokte		16 39		18 02	18 39			19 45		20 24		21 38	22 37	
60	Královské Poříčí	x16 44	x16 44		x18 07	x18 44			x19 50		x20 29		x21 43	x22 42	
63	Sokolov	16 46	16 46	17 04	18 10	18 46	19 04		19 52		20 32	21 06	21 46	22 44	
	Sokolov		16 47	17 06	18 11	18 47	19 06		19 53		20 33	21 07	21 47	22 45	
67	Čitice	16 51	16 51		18 15	18 51			19 57		20 37		21 50	22 49	
69	Hlavno	x16 53	x16 53		x18 17	x18 53			x19 59		x20 39		x21 52	x22 50	
73	Dasnice	16 58	16 58		18 21	18 58			x20 04		20 43		21 57	22 55	
78	Kynšperk nad Ohří	17 03	17 03	17 18	18 27	19 03	19 18		20 09		20 49	21 19	22 03	23 00	
81	Něbanice	x17 06	x17 06		x18 30	x19 06			20 12		x20 52		x22 06	x23 03	
87	Tršnice	17 11	17 11		18 35	19 11			20 17		20 57		22 11	23 08	
	Tršnice		17 11		18 36	19 11			20 17		20 58		22 11	23 08	
92	Cheb	17 17	17 17	17 30	18 42	X 19 17	19 30		25 20 23		X 21 04	21 31	22 17	23 14	
	Do stanice			Přízeň hl.n.					Pláná u M.L.						

25 jede v 6 a †



# 140 Cheb - Karlovy Vary - Klášterec nad Ohří

km	Vlak	Sp 1691	7071	Sp 27051	7047	7341	7001	7073	Rx 605	Sp 27061	7023	Sp 27063	Sp 1671	Rx 607
	Ze stanice					Mariánské Lázně		Karlovy Vary dolní n.		Planá u M.L.		Planá u M.L.		
0	Cheb	X 4 00		4 24		X 5 32	25 5 32		6 27	X 6 32	X 6 56	25 7 37	34 8 00	8 29
5	Tršnice			4 29		5 37	5 37		K	6 37	7 01	7 42	C 8 06	S
	Tršnice			4 29		5 37	5 37		R	6 37	7 01	7 42	Y 8 08	A
11	Nebanice			x 4 34		x 5 42	x 5 42		U	x 6 42	x 7 06	x 7 47	K 8 14	L
14	Kynšperk nad Ohří	4 11		4 38		5 46	5 46		S	6 46	7 10	7 51	L 8 18	U 8 40
19	Dasnice			4 44		5 52	5 52		N	6 52	7 16	7 57	O 8 24	B
23	Hlavno			x 4 48		x 5 56	x 5 56		O	x 6 56	x 7 20	x 8 01		I
25	Citice			4 51		5 59	5 59		H	6 59	7 22	8 04		A
29	Sokolov	4 23		4 54		6 02	6 02		O	7 02	7 26	8 07	H 8 31	8 52
	Sokolov	4 24		4 55		6 03	6 03		R	7 03	7 50	8 08	R 8 34	8 53
32	Královské Poříčí			x 4 57		x 6 05	x 6 05			x 7 05	x 7 52	x 8 10	E	
39	Nové Sedlo u Lokte	4 32		5 03		6 11	6 11			7 11	7 58	8 16		
	Nové Sedlo u Lokte	4 33		5 04		6 12	6 12			7 12	7 58	8 17		
41	Chodov	4 37		5 08		6 16	6 16		7 02	7 16	8 02	8 21		9 04
	Chodov	4 38		5 09		6 17	6 17		7 03	7 17	8 03	8 22		9 05
47	Karlovy Vary-Dvory			x 5 13		x 6 21	x 6 21			x 7 21	x 8 09	x 8 26		9 14
52	Karlovy Vary	4 48		5 18		6 26	6 26	X 6 41	7 12	X 7 26	8 14	25 8 31	34 8 50	9 14
	Karlovy Vary	4 56	25 4 56		X 6 05	X 6 28	6 28	6 48	7 14		X 8 15			9 16
55	Dalovice	4 59	x 4 59		x 6 08	x 6 32	x 6 32	x 6 51						
	Dalovice	4 59	x 4 59		x 6 08	x 6 32	x 6 32	x 6 51						
60	Hájek	5 04	x 5 04		x 6 13	x 6 37	x 6 37	x 6 56						
67	Ostrov nad Ohří	5 12	5 12		6 20	6 44	7 03		7 27					9 29
73	Vojkovice nad Ohří	5 18	5 18		6 26		6 50	7 09						
79	Stráž nad Ohří	5 25	5 25		6 32		6 56	7 15						
82	Boč	5 29	x 5 29		x 6 36	x 7 00	x 7 19							
85	Perštejn	5 33	5 33		6 40		7 04	7 23						
88	Kotvina	5 37	x 5 37		x 6 44		x 7 08	x 7 27						
92	Klášterec nad Ohří	X 5 42	25 5 42	X 6 48		25 7 12	X 7 31		7 50					9 52
	Do stanice	Chomutov	Chomutov		Kadaň-Prunéřov	Karlovy Vary dolní n.	Kadaň-Prunéřov		Praha hl.n.		Karlovy Vary dolní n.			Praha hl.n.

25 jede v 6 a †

34 jede v 6 a † od 30.VI. do 2.IX.

# 140 Cheb - Karlovy Vary - Klášterec nad Ohří

km	Vlak	Sp 1980	7045	7055	Rx 609	Sp 1982	Sp 27065	7007	Rx 611	Sp 1984	7009	7025	27101 ☉	Rx 613
	Ze stanice	Píseň hl.n.	Karlovy Vary dolní n.			Píseň hl.n.	Mariánské Lázně			Píseň hl.n.			Loket předměstí	
0	Cheb	8 40			10 29	25 10 40	X 11 20		12 29	X 12 40	25 13 20	X 13 40		14 29
5	Tršnice	8 45	M		B	10 45	11 25		K	12 45	13 26	13 45		S
11	Nebanice	x 8 50	A		I	10 45	11 25		A	12 45	13 26	13 45		V
14	Kynšperk nad Ohří	8 54	T		L	x10 50	x11 30		R	x12 50	x13 31	x13 50		A
19	Dasnice	9 00	T		I	10 40	10 54		L	12 40	13 35	13 54		T
23	Hlavno	x 9 04	O		N	11 00	11 40		E	13 00	13 41	14 00		A
25	Citice	9 07	N		A	x11 04	x11 44		X	x13 04	x13 45	x14 04		V
29	Sokolov	9 10	I			11 07	11 47			13 07	13 47	14 07		A
					10 52	11 10	11 50		12 52	13 10	13 50	14 10		14 52
	Sokolov	9 11	E		10 53	11 11	11 51		12 53	13 11	13 51	14 11		14 53
32	Královské Poříčí	x 9 13	X			x11 13	x11 53			x13 13	x13 54	x14 13		
39	Nové Sedlo u Lokte	9 19	P			11 19	11 59			13 19	13 59	14 19	X 14 23	
41	Nové Sedlo u Lokte Chodov	9 20	R			11 20	12 00			13 20	14 00	14 20	14 28	
		9 24			11 04	11 24	12 04		13 04	13 24	14 04	14 24	14 31	15 04
	Chodov	9 25	S		11 05	11 25	12 05		13 05	13 25	14 05	14 25	14 32	15 05
47	Karlovy Vary-Dvory	x 9 29	S			x11 29	x12 09			x13 29	x14 11	x14 29	x14 38	
52	Karlovy Vary	9 34	49 9 35		11 14	25 11 34	X 12 14		13 14	X 13 34	25 14 16	X 14 34	X 14 43	15 14
	Karlovy Vary		9 40	10 28	11 16			12 28	13 16		14 28			15 16
55	Dalovice	x 9 46	x10 31					x12 31			x14 31			
	Dalovice	x 9 47	x10 31					x12 31			x14 31			
60	Hájek	x 9 56	x10 36					x12 36			x14 36			
67	Ostrov nad Ohří	10 08	10 43	11 29				12 43	13 29		14 43			15 29
73	Vojkovice nad Ohří		10 49					12 49			14 49			
79	Stráž nad Ohří		10 55					12 55			14 55			
82	Boč		x10 59					x12 59			x14 59			
85	Perštejn		11 03					13 03			15 03			
88	Kotvina		x11 07					x13 07			x15 07			
92	Klášterec nad Ohří		11 11	11 52				13 11	13 52		15 11			15 52
	Do stanice		Kadaň-Pruněřov	Praha hl.n.				Kadaň-Pruněřov	Praha hl.n.		Kadaň-Pruněřov			Praha hl.n.

25 jede v 6 a †

49 jede v 6 od 30.VI. do 1.IX.

# 140 Cheb - Karlovy Vary - Klášterec nad Ohří

km	Vlak	Sp 1986	7075	7011	Rx 615	Sp 1988	7013	Rx 617	Sp 1990	Sp 27057	7067	Sp 1998	7079	7037
	Ze stanice	Pížeň hl.n.				Pížeň hl.n.			Pížeň hl.n.			Pížeň hl.n.	Loket	
0	Cheb	14 40		15 47	16 29	16 40	17 32	18 29	18 40	19 35		20 40		22 48
5	Tršnice	14 45		15 52	O	16 45	17 37	E	18 45	19 40		20 45		22 53
	Tršnice	14 45		15 53	H	16 45	17 38	G	18 45	19 40		20 45		22 54
11	Nebanice	x14 50		x15 58	R	x16 50	x17 43	R	x18 50	x19 45		x20 50		x22 59
14	Kynšperk nad Ohří	14 54		16 02	E 16 40	16 54	17 47	E 16 40	18 54	19 49		20 54		23 03
19	Dasnice	15 00		16 07		17 00	17 52	N	19 00	19 55		21 00		23 09
23	Hlavno	x15 04		x16 11		x17 04	x17 56	S	x19 04	x19 59		x21 04		x23 14
25	Citice	15 07		16 14		17 07	17 59	I	19 07	20 02		21 07		23 16
29	Sokolov	15 10		16 17	16 52	17 10	18 02	S 18 52	19 10	20 05		21 10		23 20
	Sokolov	15 11		16 18	16 53	17 11	18 03	18 53	19 11	20 06		21 11		23 21
32	Královské Poříčí	x15 13		x16 20		x17 13	x18 05		x19 13	x20 08		x21 13		x23 24
39	Nové Sedlo u Lokte	15 19		16 26		17 19	18 11		19 19	20 14		21 19	22 18	23 30
	Nové Sedlo u Lokte	15 20		16 27		17 20	18 12		19 20	20 15		21 20	22 19	23 31
41	Chodov	15 24		16 31	17 04	17 24	18 16	19 04	19 24	20 19		21 24	22 23	23 34
	Chodov	15 25		16 31	17 05	17 25	18 16	19 05	19 25	20 20		21 25	22 24	23 35
47	Karlovy Vary-Dvory	x15 29		x16 37		x17 29	x18 22		x19 29	x20 24		x21 29	x22 30	x23 41
52	Karlovy Vary	15 34		16 42	17 14	17 34	18 27	19 14	19 34	20 29		21 34	22 35	23 46
	Karlovy Vary		X 15 47	16 47	17 16		18 28	19 16			20 32		22 57	
55	Dalovice		x15 50	x16 50			x18 31				x20 35		x23 00	
	Dalovice		x15 50	x16 50			x18 31				x20 35		x23 00	
60	Hájek		x15 55	x16 55			x18 36				x20 40		x23 06	
67	Ostrov nad Ohří		16 02	17 02	17 29		18 43	19 29			20 47		23 14	
73	Vojkovice nad Ohří		16 08	17 08			18 49				20 53		23 20	
79	Stráž nad Ohří		16 14	17 14			18 55				20 59		23 26	
82	Boč		x16 18	x17 18			x18 59				x21 03		x23 29	
85	Perštejn		16 22	17 22			19 03				21 07		23 33	
88	Kotvina		x16 26	x17 26			x19 07				x21 11		23 40	
92	Klášterec nad Ohří		X 16 30	17 30	17 52		19 11	19 52			21 15			
	Do stanice		Kadaň-Pruněřov	Chomutov	Praha hl.n.		Kadaň-Pruněřov	Praha hl.n.			Chomutov		Chomutov	

25 jede v 6 a †



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

[info@zesnad.cz](mailto:info@zesnad.cz)

[www.zesnad.cz](http://www.zesnad.cz)

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	137/2018	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 24.4.2018

**Vážený pan**  
**Ing. Pavel Paidar**  
**Náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň**  
**Správa železniční dopravní cesty, s.o.**  
**Stavební správa západ**  
**Sokolovská 278/1955**  
**190 00 Praha 9**

**Věc: Nákladní doprava na trati Ústí nad Labem – Cheb**

Vážený pane náměstku,

Na základě žádosti firmy SUDOP Praha o zaslání podkladů ke zpracování studie „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“ posíláme následující informace:

ŽESNAD.CZ předpokládá následující vývoj pravidelných přeprav na jednotlivých úsecích trati Ústí nad Labem – Cheb pro příslušné roky (denní objemy):

Úsek Ústí nad Labem – Most:

Rok	Vlaků
2015	72
2020	70
2025	70
2030	75
2035	85
2040	90

Úsek Most – Karlovy Vary:

Rok	Vlaků
2015	20
2020	28
2025	42
2030	63
2035	68
2040	68

Úsek Karlovy Vary – Cheb:

Rok	Vlaků
2015	25
2020	33
2025	47
2030	68
2035	73
2040	73

Předpokládáme postupný útlum těžby uhlí v letech 2020–2030, kdy po roce 2030 se předpokládá těžba jen v Severočeských dolech Bílina. Předpoklad po roce 2030 je tedy na cca. 7 párů vlaků v přepravách uhlí převážně v úseku Bílina – Ústí nad Labem – levobřežní trať (Hněvice) / pravobřežní trať.

V ostatních komoditách bude zájem o využívání železniční dopravy růst, obdobně jako tomu je v příkladu MATTONI-EXPRES, tj. přeprav z žst. Vojkovice nad Ohří (vlečka Kyselka) v počtu 2 páry vlaků týdně do žst. Prostějov a 2 páry vlaků týdně do žst. Středokluky. Zde předpokládáme postupné zavádění

nových přeprav (převedení přeprav ze silnice na železnici) jak ve skupinách vozů, tak i ucelených vlaků. Odborným odhadem se bude jednat do roku 2020 o jeden pár vlaků denně, po roce 2020 o 2–3 páry vlaků denně z oblasti Karlovarska do destinací východním směrem (v ČR i zahraničí).

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

Na základě těchto skutečností předpokládáme nárůst zásobování přilehlé části Bavorska a Saska (dřevo, chemické produkty, kombinovaná doprava) a dalších oblastí Evropy v západním a jihozápadním směru.

Konkrétní potenciál přeprav na řešené trati je následující:

- Rozvíjející se zóna triangl Žatec
- Výstavba jednotky na výrobu polypropylénu v Litvínově
- Rozšíření překladiště KD v Obrnicích

Tento potenciál přeprav, které budou směřovány přes PPS Cheb, je možné vyčíslit na 6–10 párů vlaků denně.

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

Do doby zprovoznění česko-saského tunelu musí kapacita trati umožnit průjezd nákladních vlaků v odklonu při výlukách na jediné kapacitní a elektrizované trati do Německa přes přechod Děčín / Bad Schandau.

S pozdravem



Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

Váš dopis zn.: 205/18-125  
Zde dne: 25. 9. 2018  
Naše zn.: 53182/2018-SZDC-GR-O26  
  
Vyřizuje: Ing. Tomáš Beran  
Telefon: +420 972 235 685  
Mobil:  
E-mail: beran@szdc.cz  
  
Datum: 29. 10. 2018

**SUDOP PRAHA a.s.**

Ing. Andrea Plišková  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

**Vyjádření k výhledovému rozsahu dopravy pro rekonstrukci traťového úseku Sokolov (mimo) – Cheb (mimo)**

Vážená paní inženýrko,

odboru strategie Správy železniční dopravní cesty, státní organizace byla doručena Vaše žádost týkající se potvrzení zaslání výhledového rozsahu dopravy pro dopravní technologii a ekonomické hodnocení souboru staveb „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“. Po posouzení tohoto výhledového rozsahu dopravy sdělujeme:

Ve výhledovém rozsahu osobní dopravy navrhuje drobnou změnu v regionální dopravě, kde s odkazem na zaslání návrhový jízdní řád Koordinátora integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje doporučujeme uvažovat hodnoty uvedené v tabulce 1 (změny jsou pro lepší přehlednost zvýrazněny žlutým stínováním). V dálkové železniční dopravě souhlasíme s devíti páry vlaků.

Tab. 1 Výhledový rozsah osobní dopravy [vlaky/24h]

Úsek	Druh vlaku	Ústí nad Labem – Cheb			Cheb – Ústí nad Labem			Celkem
		R	Sp	Os	R	Sp	Os	
Sokolov – Kynšperk n./O.		9	6	10	9	6	10	50
Kynšperk n./O. – Tršnice		9	6	10	9	6	10	50
Tršnice – Cheb		9	6	19	9	6	19	68

V otázce stanovení výhledového rozsahu nákladní dopravy doporučujeme sledovat výstupy ze studie „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“. Hodnoty rozsahu nákladní dopravy uvedené v této studii jsou vyjádřeny v tzv. ročním průměru denních intenzit a jsou tak vhodné pro vstup do ekonomického hodnocení staveb. Shrnutí je uvedeno v tabulce 2.

Tab. 2 Výhledový rozsah nákladní dopravy pro ekonomické hodnocení [vlaky/24h]

Úsek	Rok	2025	2035
Sokolov – Kynšperk n./O.		27	31
Kynšperk n./O. – Tršnice		27	31
Tršnice – Cheb		27	31

Pro dopravní technologii doporučujeme použít hodnoty uvedené v maximální variaci, které odpovídají součinu hodnoty ročního průměru denních intenzit a koeficientu 1,5. Hodnota koeficientu je stanovena na základě porovnání hodnot ročního průměru denních intenzit a maximální variace v daném traťovém úseku v roce 2017. Shrnutí je uvedeno v tabulce 3.

Tab. 3 Výhledový rozsah nákladní dopravy pro dopravní technologii [vlaky/24h]

Úsek	Rok	2025	2035
		<i>Prognóza</i>	<i>Prognóza</i>
Sokolov – Kynšperk n./O.		41	47
Kynšperk n./O. – Tršnice		41	47
Tršnice – Cheb		41	47

Závěrem je třeba doplnit, že respektujeme úmluvu z jednání ze dne 2. 10. 2018 k projektu „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“. V rámci této úmluvy bylo dohodnuto, že do dopravní technologie je a bude počítáno s počtem nákladních vlaků dle stanoviska sdružení ŽESNAD.CZ jako průkaz toho, že i vyšší počet vlaků lze na navržené infrastruktuře reálně provést. Takto vysoké hodnoty však budou respektovány pouze do té doby, dokud navýšení rozsahu dopravy nepřípustně nezvýší rozsah investice (investiční náklady) nebo negativně neovlivní traťové parametry a nedojde tak např. ke snížení traťové rychlosti. Hodnoty rozsahu nákladní dopravy uvedené v tabulce 3 tak představují určitý kompromis v podobě reálně přípustného stavu.

S pozdravem



**Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.**  
ředitel odboru strategie

*Dopis bude po podpisu rozeslán pouze elektronicky.*