

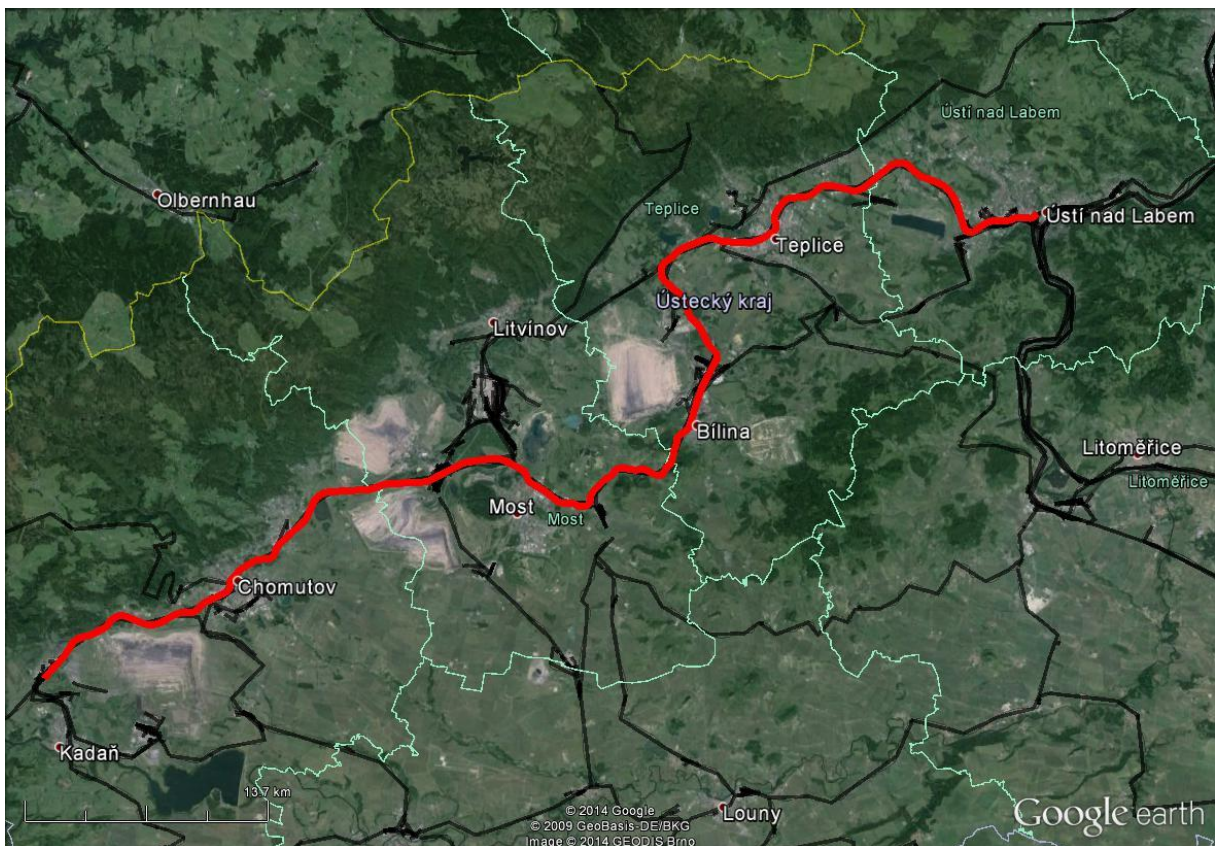
ČVUT Praha - Cena děkana Fakulty dopravní 2014/2015

Modernizace trati Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov a nový model dopravy

Zdeněk Fišr

Střední průmyslová škola a Vyšší odborná škola Chomutov

Prosinec 2014



Obsah

Úvod.....	3
Historie trati.....	3
Popis trati a současný stav	4
Rekonstrukce stanic a zastávek	4
Další rekonstrukce.....	12
Zabezpečení trati a informační systémy	13
Etapizace projektu.....	15
Dopravní opatření během modernizace	15
Nový model dopravy	16
Závěr	21
Použité zdroje	21
Vypracoval	21

Obr. 1 na str. 1: Průběh trati



Obr. 2: Nejnázornějším příkladem důležitosti modernizace této trati je dnes již nepoužívaná stanice **Chabařovice** poblíž Ústí nad Labem. Některé další stanice či zastávky, které se však ještě používají, nevypadají o moc lépe.

Úvod

Trať **Ústí nad Labem – Chomutov** (resp. **Kadaň-Prunéřov**, dále jen trať 130) je bezesporu jednou z nejdůležitějších tratí v severních Čechách. Spojuje čtyři z pěti největších měst Ústeckého kraje, dále mnoho menších měst a vesnic, propojuje řadu jiných důležitých tratí a velké průmyslové a energetické závody. Z toho pramení její velká vytíženost, a to jak osobními, tak i nákladními vlaky. Ve špičce se v určitých úsecích provoz blíží své hranici a mnoho nákladních vlaků, i když nejen kvůli tomu, jezdí po jiných tratích, především po souběžné trati **Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina**.

Osobní doprava má na trati 130 neodmyslitelný význam. Vzhledem k velikosti téměř všech měst, kterými trať prochází, a také absenci či nízké kvalitě autobusové dopravy volí mnoho lidí pro svou cestu právě železnici. Obvyklý interval osobních vlaků je 60 minut, ve špičkách v různých úsecích dokonce 30 minut. Do toho je třeba započítat dvouhodinový takt rychlíků **Praha – Ústí n. L. – Cheb**, ke kterým se ve špičkách přidávají i spěšné vlaky. Sice se celková frekvence cestujících nejspíš nevyrovná příměstské dopravě v okolí Prahy, nicméně už jen tato čísla hovoří o nesporném významu této trati pro dopravu v celých severních Čechách.

Vzhledem k tomu, že Ústecký kraj je spolu s Moravskoslezským krajem nejprůmyslovějším v celé ČR, ani nákladní dopravu bychom neměli opomíjet. Elektrárny Prunéřov a Ledvice spolu s Úpravnou uhlí Komořany, různými uhelnými doly (ČSA, Komořany, Tušimice, Bílina atd.) a chemickými závody v Záluží u Mostu a v Ústí nad Labem mluví za vše. Do toho je třeba započítat mnoho různých závodů, především elektráren, nejen v okolí, ale i ve středních a východních Čechách. Za zmínku stojí i doprava do Karlovarského kraje nebo z něj. Nákladní vlaky naložené vším možným, nejčastěji ale samozřejmě uhlím, jsou tedy naprosto běžným obrázkem a v nejvytíženějších úsecích jich často projíždí i 10 za hodinu, ne-li více.

To vše vytváří velmi lukrativní a důležitou trať, která však má jeden velký háček – je zaostalá. Chátrající nádraží a staré hlučné koleje jsou naprosto běžnou součástí trati 130. Podrobněji se o tom zmíním v sekci *Popis trati a současný stav*, kde, podobně jako v předcházející sekci *Historie trati*, podrobně představím celou trať. Následující kapitoly shrnují mé vlastní nápady, jak celou trať i se všemi prvky zmodernizovat, aby postupem času vznikla trať srovnatelná s koridory, přičemž důraz budu klást zejména na rekonstrukci stanic a zastávek. Právě nádraží jsou totiž těmi hlavními místy na trati, kterých si běžní lidé všimají nejvíce. Zaměřím se i na možnosti nového jízdního řádu, což je spíše samostatná kapitola, jelikož je možné ji realizovat i bez modernizace. Tato práce se příliš nezabývá financováním projektu a podobně, jde spíše o stavební a dopravní část. Mnou navržené projekty pochopitelně nemusejí být jednoznačně nejvhodnější a nejlepší. Jde spíše o souhrn nápadů nezúčastněného pozorovatele, který ji už mnohokrát projel, navštívil všechny stanice a zastávky, a dobře ji tedy zná.

Historie trati

První úsek byl dokončen v roce 1858, vedl z **Ústí nad Labem** přes **Trmice** do **Teplíc** a vlastnila jej společnost Ústecko-teplická dráha. Tato trať sloužila hlavně k přepravě uhlí z Teplicka do ústeckého přístavu. Během dalších 12 let se postupně prodlužovala, až roku 1870 dosáhla **Chomutova**. Na začátku 60. let minulého století se začalo s elektrifikací a četnými přeložkami. Již v roce 1963 byl elektrifikován celý úsek **Ústí nad Labem – Třebušice**, avšak některé tyto úseky musely být následně přeloženy kvůli rozmachu těžby uhlí. A tak byl v roce 1968 otevřen úsek **Oldřichov u Duchcova – Bílina**, který umožnil vést mnoho vlaků přes **Teplice** namísto dosavadních **Úpořin**, na něž navázal roku 1979 úsek na nově otevřené mostecké nádraží. V této době vzniklo též nové nádraží v **Bílině**. Od roku 1982 vlaky jezdí i po novém úseku **Ústí nad Labem západ – Bohosudov**, jenž nahradil starou trať přes **Trmice**. Zanikla tím stanice **Chabařovice staré nádraží** a byla nahrazena dnešní liduprázdnou stanicí **Chabařovice**. Všechny zmíněné úseky byly i elektrifikovány. Během 80. let probíhaly rozsáhlé přeložky tratí v **Chomutově** a okolí, především směrem na **Most**, a vznikl též tzv. Ervěnický koridor (**Most – Chomutov**). Ten byl elektrifikován v roce 1989 spolu s chomutovským železničním uzlem a o rok později následoval též úsek do **Kadaně**, dnešní stanice **Kadaň-Prunéřov**.

Popis trati a současný stav

Trať 130 je v celé délce elektrifikovaná a až na jednu výjimku (bude zmíněna níže) dvoukolejná. První traťová kolej (TK) vede do **Ústí n. L.**, druhá TK naopak vede přes **Chomutov** až do **Chebu**. Podle jízdního řádu trať začíná stanicí **Ústí nad Labem hlavní nádraží**. Na ni bez mezistaničního úseku navazuje stanice **Ústí nad Labem západ**. Ta je na celé trati nejrozsáhlejší, byť cestující využívají pouze 5 kolejí. Stanice pokračuje ještě cca 2 km západním směrem a v těchto místech se od ní odděluje paralelní trať 131, vedoucí přes **Úpořiny** do **Bílíny**. Následuje nejrychlejší úsek (120 km/h) do liduprázdných **Chabařovic**, po nichž přichází na řadu **Bohosudov**, což je poměrně malá stanice s úrovnovými přechody. V následujícím úseku je 2. TK po modernizaci a také se zde nachází zastávka **Proboštov**. Ta je známá rozdílností obou nástupišť. Úsek končí stanicí **Teplice v Čechách**.

Z této stanice vychází krátký úsek, který končí ještě na území Teplíc, a to stanicí **Řetenice**. Zde se odděluje trať 097 do **Radejčína** (dříve do **Lovosic**, ale tento úsek padl za oběť povodním v roce 2013) a v okolí se nachází několik závodů, napojených na trať 130 vlečkami. Opět z této stanice vychází další krátký úsek bez zastávek, který je ukončen stanicí **Oldřichov u Duchcova**. Po něm vlaky zastavují na zastávce **Duchcov** na okraji stejnojmenného města. Je umístěna v dlouhém mezistaničním úseku spolu se zastávkami **Želénky** a **Chotějovice**. Úsek je ukončen stanicí **Bílina**, kde se napojuje již zmíněná trať 131, a to promyšleným způsobem, kdy ani jedna z jejích traťových kolejí nekříží ve stanici hlavní koleje, jež náleží trati 130.

Zároveň zde začíná trojkolejný úsek, který vede do **Odbočky České Zlatníky**. Prochází přes zastávky **Bílina kyselka** a **Želenice nad Bílinou**. V **Odbočce České Zlatníky** se odděluje krátká spojka do stanice **Obrnice**, která dnes již slouží jen nákladním vlakům. Traťové koleje naší trati se v těchto místech od sebe vzdalují, aby mezi nimi mohla existovat zmíněná spojka. Poté přichází na řadu **Most**. Je uzlem pro mnoho tratí, a sice 113, 123 a 126 (všechny vedou společně z **Obrnic**) a 135.

Dále trať vede v krátkém souběhu s meziměstskou tramvajovou rychlodráhou **Most – Litvínov**. Do přednádraží stanice **Třebošice** je zaústěna spojka z **Mostu nového nádraží** a po přednádraží již následuje stanice **Třebošice**. Pro celou tuto oblast je typická Úpravna uhlí Komořany a několik velkých stanic pro důlní vlaky. Z **Třebošic** trať pokračuje po tzv. Ervěnickém koridoru poměrně rovnými úseky, na nichž se nachází i liduprázdná stanice **Kyjice**. Prakticky vždy se zde nachází pouze výpravčí a osobní vlaky tu téměř nestaví. Trať odsud pokračuje po viaduktu nad Kyjickou retenční nádrží. Koleje na něm prošly v uplynulých letech modernizací. Po dalších rovných úsecích následuje zastávka **Jirkov zastávka**.

Trať poté prochází **Odbočkou Dolní Rybník**, kde se odděluje trať 133 od **Jirkova**, dále chomutovským zooparkem, který je jedním z největších ve střední Evropě, poté odvážně přímo vedle Kamencového jezera, a dále zastávkou **Chomutov město**. Hned za ní se odděluje spojka do stanice **Chomutov seřaďovací nádraží** a trať 130 vede přes město do stanice **Chomutov**. Do areálu této stanice patří i depo, jehož dvě rotundy dnes patří Národnímu technickému muzeu, které zde schraňuje mnoho různých lokomotiv, vozů a další techniky. **Chomutov** je uzlem pro tratě 124 (**Lužná u Rakovníka**), 133 (**Jirkov**) a 137 (**Vejprty**).

Trať 130 podle JŘ nově pokračuje přes **Odbočku Dubina**, kde se k ní připojuje neelektrifikovaná spojka z **Droužkovic**, a dále přes zastávku **Málkov**. Pozornost této práce končí stanicí **Kadaň-Pruněřov**. Jde o stanici využívanou zejména přestupujícími cestujícími. Oficiálně trať 130 pokračuje do **Klášteřce nad Ohří** a jako tzv. Podkrušnohorská magistrála až do **Chebu**, ale dalším stanicím a úsekům jsem se již nevěnoval, neboť nevyžadují modernizaci zdaleka tolik jako trať, kterou jsme si nyní podrobně prošli.

Rekonstrukce stanic a zastávek

Na trati **Ústí nad Labem hl. n. – Kadaň-Pruněřov** se nachází celkem 13 stanic a 9 zastávek, pokud nepočítám ty stanice, které neslouží cestujícím. Pro všechny tyto stanice a zastávky platí, že by měla být zrekonstruována či postavena nástupiště tak, aby byla 550 mm vysoko nad temenem kolejnice, aby zde byly přítomny varovné

žluté pruhy a hmatatelná upozornění pro nevidomé a aby zde všichni cestující našli nezbytné zázemí, tedy lavičky, přístřešky, osvětlení a hlášení, ve větších stanicích i informační tabule. Dále by měly být ve všech stanicích modernizovány hlavní koleje, nejlépe i nejbližší předjízdne koleje, ale úplně nejideálněji všechny staniční koleje (SK; záleží ovšem na finanční náročnosti a rozsahu stanice). Zhlaví těchto stanic by měla být vybavena štíhlými výhybkami na spojkách hlavních kolejí s předjízdny kolejem a také na spojkách hlavních kolejí mezi sebou. Rychlost jízdy obloukem na nich nemusí být nutně nejvyšší, ale aby vlaky nemusely příliš zpomalovat a následně příliš zrychlovat, minimum by mělo činit 60 km/h.

Obrázky, na kterých není kompas, jsou orientovány podle světových stran, přičemž na všech směr vlevo vede do **Kadaně-Prunéřova**, zatímco směr vpravo do **Ústí nad Labem**. U všech obrázků platí následující legenda:

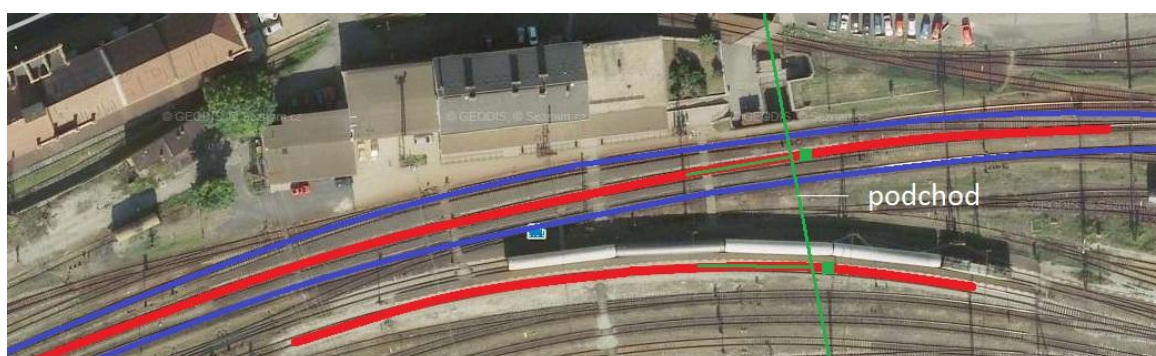
- modré čáry = hlavní koleje
- fialové čáry = nové koleje
- červené čáry = nově vzniklá či přesunutá nástupiště
- zelené čáry = nové přístupové cesty
- zelený čtverec = výtah

Ústí nad Labem hlavní nádraží

Na hlavním ústeckém nádraží snad není nic podstatného ke zlepšování. V uplynulých 10 letech probíhala rozsáhlá modernizace celé stanice. Snad jediné, co by se zde dalo vytknout, je absence spojky 3. SK s kolejemi směrem na západní nádraží. Během rekonstrukce byla z úsporných důvodů odstraněna, ale nebyla již obnovena, což znevýhodňuje vlaky jedoucí od Chomutova na Prahu či naopak. Rychlíky zde tedy občas při zpoždění musejí na sebe čekat a problémy se týkají i dalších vlaků. Spojka by tedy usnadnila životy cestujícím.

Ústí nad Labem západ

Jde zřejmě o nejsložitější případ celé naší trati. V části pro cestující naprosto nevyhovují úroňové přechody a nízké úzké perony, neboť cestu často zatarasí projíždějící či stojící vlaky a přináší to samozřejmě i rizika. 1. až 3. kolej od budovy využívají vlaky čistě pro tratě 130 a 131, a tedy se zde, s přihlédnutím na výše uvedené „normy“ pro všechny stanice, nabízí možnost vybudování nového ostrovního nástupiště na místě současné 2. koleje od budovy. 4. a 5. kolej od budovy se používají převážně pro vlaky jedoucí po trati 072. I zde může vzniknout nové ostrovní nástupiště a stávající 6. kolej od budovy se bude využívat jako dnešní 5. kolej. Obě nová nástupiště budou napojena na stávající podchod, který bude revitalizován a bude do něj umožněn bezbariérový přístup pomocí výtahů. To vše si vyžádá také poměrně rozsáhlé úpravy kolejiště.



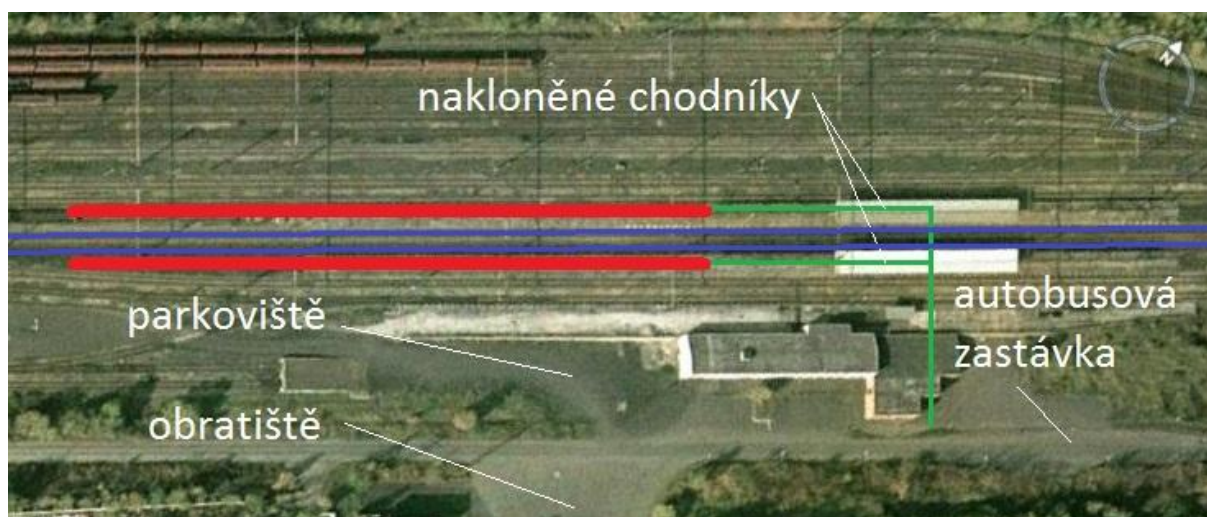
Obr. 3: Nová nástupiště a jejich napojení na stávající podchod podle mých představ

Chabařovice

Potenciál této stanice je přinejmenším sporný. Od roku 2008 zde již nic nezastavuje a o dva roky později byla stanice vymazána z jízdního řádu. V přímém sousedství se nenachází žádná obytná zástavba, pouze několik

závodů, a nejbližší obce, Chabařovice a Přestanov, jsou opodál. Není proto divu, že pro dopravu do Ústí nad Labem lidé raději volili autobusy, které projíždějí centry obou obcí. Pokud ale někdo chce jet na druhou stranu než do Ústí, např. do Teplic či dál, musí zjet opačným směrem na západní, ne-li na hlavní nádraží a pak jet vlakem opačným směrem kolem své obce. A to je podle mého názoru hlavní důvod, proč by tato stanice neměla být přehlížena.

U většiny budov je vzhledem k jejich stavu zřejmé, že si zaslouží demolicí. Zachovat by se měla pouze budova sloužící jako stanoviště výpravčích. Její přízemí bude sloužit jako malá hala. O stavu nástupišť vypovídá obrázek 2 pod obsahem a následující obrázek znázorňuje polohu nových nakloněných chodníků a nových nástupišť.

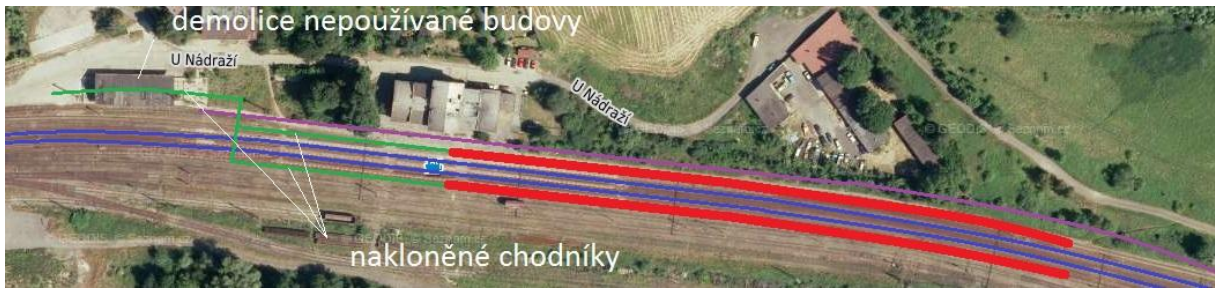


Obr. 4: Mírný posun nástupišť a vznik nakloněných chodníků vycházejících z podchodu

Přednádražní prostor je cca 400 m daleko od silnice, po níž projíždějí autobusové linky, jež zároveň procházejí Přestanovem a Chabařovicemi. Proto by bylo více než vhodné prosadit zajištění autobusových spojů, navazujících na vlakové spoje, k nádraží a vybudování zastávky. V prostoru se autobusy mohou otáčet a také je zde mnoho místa pro menší parkoviště. Vlaky zde kvůli nízké vytíženosti ani nemusejí stavět vždy, ale jen na znamení. V případě nezastavení nevznikne příliš velká časová ztráta. Soupravy jiného typu než RegioPanter by pochopitelně musely zastavovat vždy (více o problematice spojů a vozidel viz *Nový model dopravy*).

Bohosudov

Bohosudov je další ze čtyř stanic, které mají úrovnňové přechody vedoucí přes hlavní staniční koleje. Toto nádraží, které je de facto součástí Krupky, se ale liší od ostatních tím, že má výpravní budovu poměrně daleko od hlavních kolejí. To umožňuje zamyslet se zde nad modelem známým především z trati **Havlíčkův Brod – Brno**, kde jsou všechny stanice řešeny tak, že hlavní koleje procházejí celou dobu (s výjimkou dvou zastávek) těsně vedle sebe a vedle nich je ve stanicích vždy jedno ostrovní nástupiště. Mým vlastním měřením vyšlo najevo, že se zaplněním prostoru mezi budovou a kolejištěm novou 4. SK by zde opravdu šlo takové řešení uplatnit. Leckdo by mohl namítnout, že budování dvou ostrovních nástupišť je zde zbytečné, ale je třeba být připraven na všechno, tedy na mimořádnost či výluky na trati (narážím tím na vlastní zkušenost, kdy kvůli poruše u **Ústí n. L.** v ranní špičce se tato stanice zaplnila mnoha vlaky).



Obr. 5: Provedení podchodu a jeho napojení na nová ostrovní nástupiště

Proboštov

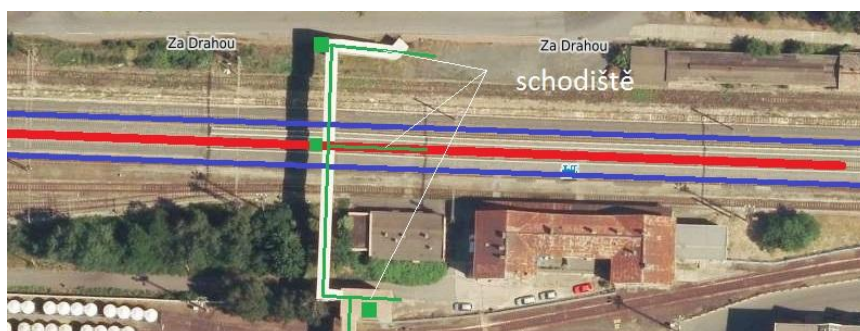
Nástupiště směrem na Chomutov je od roku 2008 spolu s 2. TK modernizované, zatímco nástupiště pro cestující jedoucí do Ústí n. L. je staré a nepříjemné na pohled i na pobyt. Místo laviček jsou zde nepoužitelné ocelové konstrukce bez sedacích ploch a přístřešků je jen pro otrlé. Nicméně nesmíme zapomenout, že koncem roku 2014 bylo celé toto nástupiště vyvýšeno na 550 mm, což sice výrazně usnadnilo nástup do RegioPanterů, dokonce se na části nástupní hrany objevily i nové panely, ale k pohodlí cestujících to nestačí. Opravdu moderní nástupiště by kromě výšky mělo splňovat běžné parametry nástupišť známých z koridorů, tedy žlutý varovný pás a ochranné prvky pro nevidomé, o kvalitním přístřešku a lavičkách nemluvě. Na opraveném nástupišti podle mě chybí snad jen menší přístřešek mimo budovu (která pochopitelně není vždy otevřená) a více laviček.

Teplice v Čechách

Hlavní teplické nádraží je sice vybaveno moderním ostrovním nástupištěm, nádražní budova je ale zcela jiný případ. Podobně jako mnoho českých stanic i toto nádraží trpí „problémem zbytečně velké budovy“. Horší však je stav prvního nástupiště, které je součástí stavby, a hlavně fasády. Ta je značně oprýskaná a na člověka projíždějícího Teplicemi nedělá dobrý dojem. Můj návrh na její opravu je tedy nejspíš zřejmý. Hala není ve špatném stavu, ale i zde by se našly věci, které bych mohl vytknout, jako jsou těžko otvíratelné vstupní dveře. Určitě by nebylo od věci nahradit je automatickými dveřmi posuvnými. První nástupiště je ve stejném stavu jako budova a i když vypadá historicky, modernizaci a s tím spojené vyvýšení na 550 mm si jistě zaslouží.

Řetenice

I zde jsou pouze úroňové přechody. Tentokrát ale není mezi hlavními kolejemi a budovou dostatek prostoru k uplatnění stejného modelu jako v **Bohosudově**. Hlavními kolejemi jsou zde 3. a 4. kolej od budovy. Proto by zde bylo výhodnější nahrazení 3. koleje ostrovním nástupištěm. Zhlaví budou upravena tak, aby bylo možno po 2. koleji projíždět traťovou rychlostí, tedy aby zde byly oblouky s dostatečně velkým poloměrem. Nadchod by měl být vzdušný, neboť je zde v létě příšerné horko a dusno, a jeho rekonstrukci znázorňuje obrázek. Určitou opravou pochopitelně projde i budova, k čemuž patří i zprovoznění momentálně zavřeně čekárny, a také (první) nástupiště, které bude sloužit převážně vlakům pro trať 097 (**Teplice v Č. – Úpořiny – Radejčín**).



Obr. 6: Nové ostrovní nástupiště a jeho napojení na stávající nadchod

Oldřichov u Duchcova

Máme tu čest s další, v mnoha směrech specifickou, stanicí. Prvotním předpokladem je zprovoznění haly pro cestující. Není to mnoho práce, jelikož je již modernizována, ale dosud nebyla zpřístupněna veřejnosti. 1. a 2. kolej od budovy mohou příležitostně sloužit dále, a to hlavně občasným končícím vlakům pro trať 134 (**Teplíc v Č. – Litvínov**). Určitě není nutno spojovat je s okolím podchodem, čímž činím jedinou výjimku v rámci svého projektu. Ovšem předpoklady jako výška 550 mm, lavičky a přístřešek stále platí. Podchod by, stejně jako podchody ve všech ostatních stanicích, měl být zpřístupněn všem lidem, ne pouze lidem, kteří nemají problém se schody. V této stanici už je ale lepší použít výtah, aby vstup do podchodu nebyl někde stranou od budovy. Schody zde tedy mohou zůstat. Totéž bude provedeno i na třetím nástupišti. Na straně blíže k bílinskému zhlaví bude horní stanice výtahu, na opačné straně budou ústit na nástupiště schody. Staré zastřešení by jistě kvůli svému nevábnému vzhledu, špatnému stavu a zbytečnosti mělo být demontováno a nahrazeno novým, menším. V této stanici existuje možnost průjezdu traťovou rychlostí po dvou kolejích v každém směru, což je bezesporu dobrá vlastnost. Odpadá tedy nutnost instalace štíhlých výhybek.

Duchcov

Zastávka na okraji městečka Duchcov se pravidelně dostává na různé seznamy nejošklivějších nádraží v ČR. Není se čemu divit. Nicméně není zdaleka tak strašným případem jako několik jiných stanic a zastávek na trati 130. Co se týče zastávky **Duchcov**, má poměrně dobré předpoklady pro zavedení bezbariérového přístupu. Schody před vstupem do výpravní budovy lze poměrně snadno nahradit nakloněnou rovinou či je jen doplnit o rampu. Schodiště spojující podchod s nástupištěm budou nahrazena vždy jedním nakloněným chodníkem na místě stávajícího zastřešení. To bude nahrazeno novým na jiném místě a samotná nástupiště se tak nemusejí nikam přesouvat.



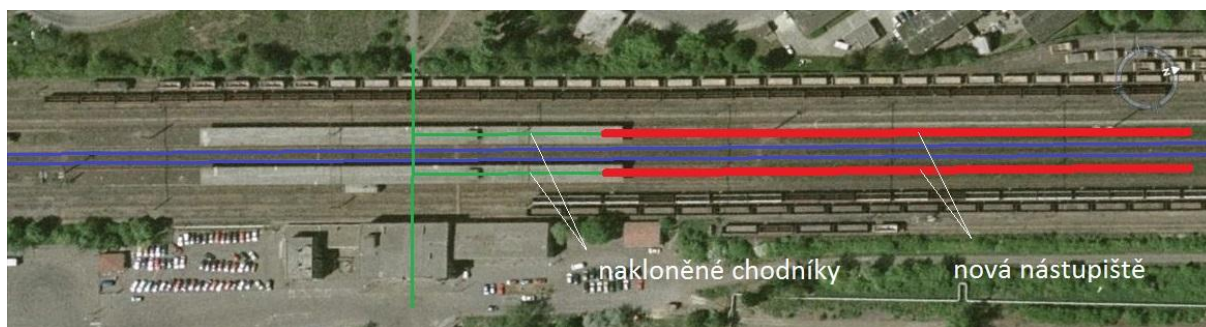
Obr. 7: Prodloužení vstupů do podchodu

Želénky, Chotějovice

Tyto dvě zastávky dávám do jedné části proto, že jsou si velmi podobné. Obě již mají vyřešen bezbariérový přístup, na cestě k jejich nástupištím není ani jeden schod. Staré betonové přístřešky, do kterých někteří vlezou leda za bouřky, by však měly být nahrazeny novými. Dále jsou mé představy stejné jako u ostatních stanic a zastávek: výška 550 mm nad temenem kolejnice, varovné prvky, lavičky a další samozřejmosti.

Bílina

Podobně jako **Duchcov**, i **Bílina** se pravidelně ocitá mezi škaredými nádražími v ČR. Funkcionalistická budova, stejně jako mnoho dalších, potřebuje rekonstrukci. Zlepšit by se měl i přístup z budovy do podchodu, tedy nahrazení schodů a strmé rampy delším nakloněným chodníkem. Další navrhované úpravy, jež zahrnují zejména přesunutí nástupišť, znázorňuje obrázek. Podmínkou pro tyto úpravy je demontáž nepoužívaných služebních výtahů, jež jsou na obrázku také vidět.



Obr. 8: Přesun ostrovních nástupišť z důvodu delších vstupů do podchodu

Z dopravního a technologického hlediska je tato stanice velmi dobře vyřešená. Traťové koleje trati 131 (**Ústí n. L. – Úpořiny – Bílina**) se na nádraží napojují tak, že 2. TK vede pod tratí 130 mimoúrovňově a obě koleje potom vystoupají k nádraží. Nedochází tak ke kolizím vlakových cest např. při souběžném příjezdu osobního vlaku z **Ústí n. L.** přes **Úpořiny** a rychlíku z **Prahy** přes **Ústí n. L.** a **Teplice**. Na opačném zhlaví pak začíná trojkolejný úsek. A jak jsem již zmínil v úvodu této sekce, a platí to pro všechny stanice, výrazně by pomohla výměna současných výhybek za štíhlé, pro rychlost v oblouku alespoň 60 km/h.

Bílina kyselka

Jde o jednu ze dvou zastávek na trojkolejném úseku naší trati. Nástupiště jsou pochopitelně pouze u 1. a 2. traťové koleje. Jejich současný stav je, jak se dá předpokládat, velmi bídný. Nejsou zde žádné lavičky a přístřešek na nástupišti u 1. TK je plný odpadků. Modernizace by tedy měla vnést do této zastávky klasické standardy jako u všech ostatních zastávek.

Želenice nad Bílinou

Za normálních okolností bych tuto zastávku řadil do stejné části jako předcházející zastávku **Bílina kyselka**. Nástupiště totiž potřebují rekonstrukci v podobném duchu. Jenže Želenice mají poměrně ojedinělý problém, kterým je nadchod nad zastávkou. V minulosti byl kvůli schodům chybějícím v několikametrové výšce nepoužitelný. To je sice dnes již minulostí, ale řešení celé lávky způsobuje, že i tak na něj lidé obvykle nevzkročí a raději přecházejí koleje. Obě jeho schodiště totiž míří na opačnou stranu, než jsou nástupiště. A obecně nadchody i podchody mají nevýhodu v tom, že prodlužují chůzi lidí a většinou se na ně nedostanou imobilní lidé či maminky s kočárkem. Podle mého názoru by tento problém nejlépe vyřešilo zřízení přejezdu na místě stávajícího nadchodu. Sice by se jednalo o řešení, které by i po realizaci stálo peníze, ale bezpečnost je na prvním místě, na to by se nemělo zapomínat při mnoha dalších projektech.

Most

Na nádraží na okraji přestěhovaného města pod Hněvínem od září do listopadu 2014 probíhala rekonstrukce, kdy byly vyměněny desky na hranách nástupišť a přístřešky získaly půvabnější vzhled. Nesáhlo se však na středový pás 3. a 4. nástupiště (2. nástupiště má asfaltový povrch, takže zde nedošlo k žádné změně povrchu) ani na vstupy do dvou podchodů. I výška nástupišť je stále stejná a nepřiblížila se k obvyklým 550 mm. Kromě této podstatné úpravy a většího objemu prací na površích všech nástupišť by si však nádraží zasloužilo jeden zcela nový prvek, kterým je nadchod.

Je sice pravda, že současné nádraží má dva podchody, ale vzhledem k umístění haly vysoko nad kolejištěm musí lidé jít 2 patra dolů a pak 1 patro nahoru, nehledě na to, že bezbariérový přístup je možný jedině přes koleje. V opačném směru je výšlap do haly samozřejmě horší. Tento problém by vyřešila stavba nadchodu, který bude vycházet z haly v místě současného vstupu do hlavního podchodu, povede nad kolejištěm ve stejné výšce jako hala a na každé nástupiště povede jedno schodiště a jeden výtah. Tím se značně sníží počet schodů, které člověk musí zdolat, a také se zajistí bezpečný bezbariérový přístup. Nadchod může končit na druhé straně

kolejiště ve čtvrti Rudolice, čímž usnadní místním lidem přístup jak na nádraží, tak i do zbytku města. Zde už postačí místo výtahů a schodů nakloněný chodník, neboť zástavba leží bokem. Staré podchody budou znepřístupněny, aby se razantně zvýšila plocha nástupišť, a s trochou nadsázky mohou ve vzdálenější budoucnosti posloužit jako bašta pro fantasy milující tajné podzemní chodby.

Třebošice

Nyní se dostáváme na jedno z nejhorších, méně známých nádraží na trati 130. Nachází se v těsném sousedství Úpravny uhlí Komořany a ve špičce je využíváno několika zaměstnanci. Budova je v katastrofálním stavu a nelze předpokládat, že někdo odpoví na možnost pronajmutí (nepřeháním, doopravdy zde visí nabídka). Pokud se opravdu nenajde někdo, kdo by chtěl s budovou udělat něco jiného, než ji srovnat se zemí, měla by být zbourána. Náhradu vzhledem k nevelké vytiženosti stanice nepotřebuje. Podobně odpudivé je i nástupiště a zejména podchod. Pokud se podaří investovat peníze i do této opomíjené stanice a také zajistit bezbariérový přístup na nástupiště (který je zde bohužel obtížně realizovatelný, jelikož na nakloněný chodník není místo a stavba výtahu by se nejspíš nevyplatila), mohlo by tudy začít procházet mnohem více lidí. Opět zde, jako v případě **Chabařovic**, stačí, aby osobní vlaky zastavovaly na znamení.

Kyjice

Zatímco u **Chabařovic** by se dalo diskutovat o tom, jestli zdejší nádraží má vůbec význam, u Kyjic je to poměrně jednoznačné. V okolí se totiž nenachází nic, kam by jezdilo více lidí, a několik osobních vlaků tu zastavuje vlastně jen kvůli zaměstnancům dráhy. Proto by podle mě bylo výhodné přesunout řízení stanice do **Chomutova**, eventuálně do **Mostu**, a výhledově spolu s celou tratí 130 do CDP Praha. Současná malá budova pro zaměstnance zde může existovat i dále pro případ mimořádnosti, podobně jako v **Droužkovicích**. Okolní budovy jsou dnes již zcela k ničemu, proto by měly jít k zemi. S tím souvisí i možnost úpravy cyklostezky, která tudy prochází, aby cyklisté nemuseli projíždět v malé mezeře mezi závorou a betonovou zábranou. Elegantnější by bylo vztýčení patníků, které zabrání vjezdu autům, ale zároveň budou poměrně pohodlné pro cyklisty.

Ale zpět ke stanici. Při vystěhování nádražního personálu by i nástupiště ztratilo význam, a tak by bylo vhodné jej zcela zbourat a na jeho místo položit novou kolej, která se stane hlavní kolejí pro směr **Most** (tedy 1. staniční kolejí). Každá výhybna je však cenná, proto by tato stanice měla být zachována pro případ předjíždění či mimořádnosti. V současnosti jsou totiž předjízděné koleje poměrně často využívány k předjíždění nákladních vlaků osobními vlaky, ale i k dlouhodobějšímu odstavování nákladních vozů.

Jirkov zastávka

Tato zastávka (nepočítám stanice) je bezkonkurenčně nejhorší na naší trati. Prázdnou halu se zavřeným WC a dřevotřískovými deskami místo oken doplňují nástupiště s polorozpadlými přístřešky, propadlým asfaltem a zavřenou čekárnou. Proto i zde bych rád uplatnil stejné standardy jako u předchozích zastávek, včetně zajištění bezbariérového přístupu pomocí výtahů. Zvláštní kapitolou je zde přednádražní prostor. Ten by měl být doplněn o autobusový terminál zajišťující zejména spojení s Jirkovem, Otvicemi i chomutovským pásem sídlišť, ale také může sloužit jako zastávka pro projíždějící linkové autobusy. Linkovému vedení i celému terminálu se podrobněji věnuje můj jiný projekt. Současná zastávka, kterou tvoří pouze označnický, totiž zdaleka nevyhovuje potřebám cestujících, stejně jako spojení železniční zastávky s okolím.

Chomutov město

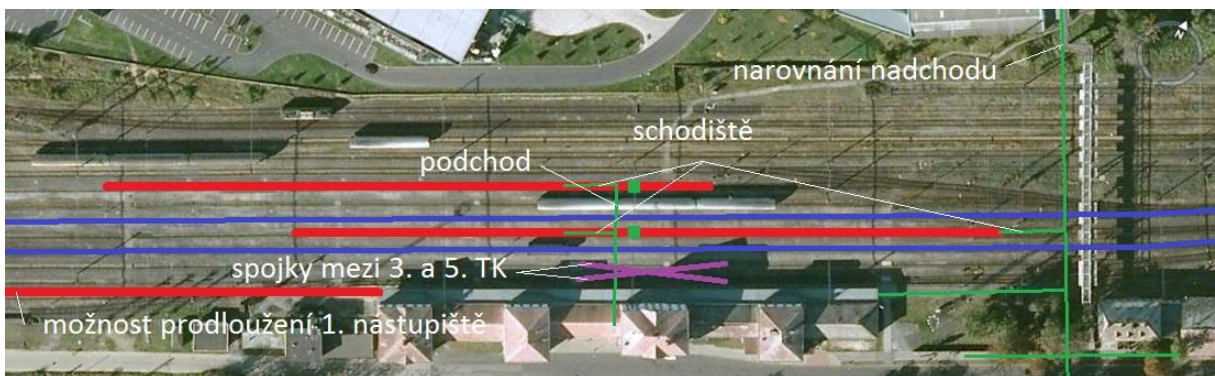
Na rozdíl od jiných měst, v Chomutově má zastávka podobně důležitý význam jako „hlavní nádraží“. Proto by bylo dobré zaměřit se podrobněji i na ni. Budově by se hodily spíše dílčí úpravy, neboť v nedávné době prošla výměnou všech oken a dveří, stejně jako čekárna na 1. nástupišti (1. TK), jež je její součástí. Naopak by měla být vylepšena a zprovozněna čekárna na 2. nástupišti. Aby nebylo nutné přesouvat obě nástupiště zbytečně daleko na místo stromů, měly by současná schodiště doplnit výtahy. Zastřešení pravděpodobně demolicí nepotřebuje, spíše nový nátěr. A samozřejmostí je modernizace nástupišť samotných, zejména zvýšení na 550 mm.

Chomutov

Kolejiště chomutovského nádraží prošlo na podzim roku 2013 modernizací. Vznikly nové perony mezi kolejemi, přístup do vlaků se však příliš nezlepšil, naopak zde není příliš místa a použití šterku prakticky znemožnilo pohyb imobilních cestujících, kočárků či kufrů. Podle mě by zde prospěla výstavba ostrovních nástupišť. 3. a 4. kolej od budovy jsou nyní hlavními kolejemi, není zde tedy, podobně jako v **Řetenicích**, příliš místa pro výstavbu ostrovního nástupiště mezi budovou a 3. kolejí. Řešením je tedy výstavba ostrovního nástupiště na místě současné 4. koleje. Zhlaví proto budou muset projít úpravami, aby bylo možno projet po 5. koleji traťovou rychlostí a nezpomalovat.

Dále by vzhledem k nutnosti odstavení souprav mělo vzniknout další nástupiště. Místa je hodně, cestující tu využívají prvních 8. kolejí, takže nové nástupiště může vzniknout na místě současné 7. koleje od budovy. Nové nástupiště navíc bude plně vyhovovat mnou navrženému modelu dopravy, k němuž se ale ještě dostanu. Spojení nástupišť s budovou bude zajištěno podchodem, z něž na každé nástupiště povede vždy jedno schodiště a výtah. První a druhá kolej budou pro zvýšení kapacity propojeny dvěma spojkami ve tvaru X přibližně uprostřed prvního nástupiště a zároveň by toto nástupiště mohlo být prodlouženo na místo současné 7. SK, aby tu v případě nutnosti mohly zastavovat i rychlíky.

Možnost lepšího spojení se zbytkem města nabízí i nadchod. Ten současný je v dezolátním stavu, proto by měl být nahrazen novým, který povede nad nádražím rovně, budou z něj vybíhat schodiště na 1. a 2. nástupiště a nově překlene i protější stanici **Chomutov seřaďovací nádraží**, aby došlo ke spojení s jižní částí Chomutova. Současné řešení chůze přes přejezd, který je 500 m daleko, totiž nutí mnoho lidí chodit přes koleje. Bezbariérový přístup není nutný, neboť jde pouze o doplněk a na všechna místa se lze dostat jinými cestami. Nakloněné chodníky by navíc byly neúměrně dlouhé, o čemž zejména na severním konci nadchodu nelze uvažovat.



Obr. 9: Nové řešení chomutovského nádraží

Mádkov

Zastávka na okraji stejnojmenné vesnice působí opuštěným dojmem. Není se čemu divit, když v centrech obcí Mádkov a Zelená zastavují autobusy. Zhruba před dvěma lety navíc byla srovnána se zemí opuštěná budova na nástupišti u 2. TK a byla nahrazena novým přístřeškem. I přesto se zde cestující najdou a není jich tak málo, jak by se mohlo zdát. Modernizaci zde usnadní možnost zbourat velkou část nástupišť, jelikož už zde zastavují pouze krátké soupravy typu RegioShark a Regionova. Můj dopravní model však počítá se zastavováním RegioPanterů a nelze vyloučit ani příležitostné nasazení delších souprav. Délka 100 m by tedy měla být optimální a zároveň dává možnost zkrátit současná nástupiště na méně než polovinu. Na nástupišti směr **Chomutov** se stále nachází starý nevábný přístřešek, který by měl být buď opraven a doplněn o lavičky, nebo zbourán a nahrazen novým, podobně jako na protějším nástupišti.

Kadaň-Prunéřov

Nezasvěcenému pozorovateli by se mohlo zdát, že toto nádraží, dříve nazývané **Kadaň**, má kvůli přilehlé Elektrárně Prunéřov velký význam. Je to však omyl. Elektrárna je přístupná opačným směrem a zaměstnanci do ní přivázejí autobusy, a to na zcela jiné místo. Význam zdejší stanice spočívá spíše v přestupu z rychlíků na osobní vlaky do **Kadaně** a naopak. I přesto by zde určitě měly být přístřešky, více laviček a především bezbariérový přístup (rychlíky i osobní vlaky dnes již mají bezbariérové vozy, ale ty jsou tu kvůli absenci bezbariérovosti k ničemu). Pod nádražím vede podchod, jehož schodiště blíže ke **Klášteřci n. O.** mohou být předělána na výtahy. Rutinními záležitostmi je pak zvýšení a celková rekonstrukce nástupišť, zejména pak konstrukce nových přístřešků a dosazení laviček. Dále by pro případ mimořádností měla být zprovozněna hala. Z kolejí není třeba modernizovat hlavní koleje, jelikož koncem roku 2014 již prošly opravou.

Další rekonstrukce

Odbočky

Na trati **Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov** se nachází pět odboček, které nejsou součástí stanic, proto jsem je přeskočil. Jejich názvy, umístění a odbočující tratě jsou následující:

<i>Název</i>	<i>Mezi stanicemi</i>		<i>Odbočující trať</i>
Hrbovice	Ústí nad Labem západ	Chabařovice	spojka do jiných skupin žst. Ústí n. L. západ
České Zlatníky*	Bílina	Most	spojka do žst. Obrnice
Dolní Rybník	Kyjice	Chomutov	133 (Chomutov – Jirkov)
Chomutov město	Kyjice	Chomutov	spojka do žst. Chomutov seřaďovací n.
Dubina	Chomutov	Kadaň-Prunéřov	spojka do výhybny Droužkovice

*Touto odbočkou je ohraničen trojkolejný úsek z **Bílíny**.

Pro odbočky platí v mém projektu podobné standardy jako pro stanice, tedy minimální odbočná rychlost na výhybkách 60 km/h. **Odb. České Zlatníky** umožňuje průjezd v rychlosti 80 km/h (která je tu i traťová) vlakům jedoucím směrem do **Mostu** z 2. i z 0. TK. Není tedy třeba nic podstatného měnit, jedině pokud by byla zvýšena traťová rychlost.

Pokud by zůstala na trati 133 zachována traťová rychlost 50 km/h, není třeba v **Odb. Dolní Rybník** zvyšovat odbočnou rychlost na výhybce propojující obě tratě. To se však netýká spojky obou hlavních kolejí, po které občas projíždějí i vlaky, které nejedou do **Jirkova**. I zde by měly být použity štíhlejší výhybky.

Mezistaniční úseky

Bohužel, i drtivá většina kolejí v mezistaničních úsecích je v podobně špatném stavu jako většina stanic. Nejprve si projdeme místa, kde byly v nedávné době opraveny koleje:

- Most nad dálnicí D8 v úseku **Ústí n. L. západ – Chabařovice**: nový železniční svršek
- 2. traťová kolej v úseku **Bohosudov** (mimo) – **Teplice v Čechách** (mimo)
- Úsek **Teplice v Čechách** (mimo) – **Řetenice** (mimo)
- 2. traťová kolej na některých místech v úseku **Bílina – Odb. České Zlatníky** (mimo)
- Úsek **Most** (mimo) – **Třebošice** (mimo)
- Most nad Kyjickou retenční nádrží v úseku **Kyjice – Odb. Dolní Rybník**: nový železniční svršek
- Úsek **Odb. Chomutov město** (mimo) – **Chomutov** (mimo)

Nad těmito místy však výrazně převažují místa, která opravu či celkovou rekonstrukci jednoznačně potřebují. Pomyslnou první příčku okupuje úsek **Oldřichov u Duchcova – Bílina**. Traťovou rychlost 100 km/h tu značně znehodnocuje ostrý oblouk severně od zastávky **Chotějovice**, proto by v rámci možností měla být provedena přeložka či jen nutné úpravy pro požadované zvýšení maximální rychlosti. Nemluvě o velkém hluku, který vlaky v tomto úseku, zvláště v okolí zastávky **Želénky**, vydávají. Podobně úsek **Ústí nad Labem západ – Chabařovice**, přestože je na něm nejvyšší dovolená rychlost 120 km/h, zcela jistě potřebuje určité „zklidnění“.

Na mnoha místech se nabízí možnost zvýšení traťové rychlosti. Pravděpodobně nejzřetelnějším adeptem pro tento krok je úsek **Třebošice – Kyjice**, neboť trať tudy vede většinou přímočaře a jen s mírnými oblouky. Dále je možné zrychlit i průjezd stanicí **Bílina** i po trati severně od ní až po výše zmíněný ostrý oblouk. Možností je pochopitelně více, ale ty už jsou spíše okrajové a nepřilíš významné. Zajímavou alternativou je také zavedení možnosti jízdy s naklápěním vozových skříní a s tím související umístění odpovídajících rychlostníků.

Dalším způsobem, jak můžeme zlepšit parametry trati, je zvýšení dovolené traťové třídy zatížení v úseku **Most – Chomutov**, která zde činí 20 tun na nápravu a 8 tun na metr, zatímco ve zbytku trati je to 22,5 tun a 8 tun. Jde sice o malé zlepšení, ale pomůže to trať připravit na možné zvýšení nákladního provozu po dokončení modernizace a také to sjednotí tento parametr na značné části Podkrušnohorské magistrály.

Trakční vedení

Na úvod zmíním aktuálně probíhající práce na novém trakčním vedení v úseku **Bohosudov – Teplice v Čechách**. Jinak je ale opět většinou v tristním stavu, a to zejména v úsecích, kde funguje již od 60. let minulého století a nepadlo spolu s tratí za oběť těžbě uhlí (viz *Historie trati*). Řeč je zejména o úsecích **Ústí n. L. hl. n. – Ústí n. L. západ** a **Teplice v Čechách – Bílina**. Sloupy v těchto úsecích jsou často rezavé či špinavé a jsou ukotveny ve vratkých patkách. Při případné rekonstrukci i tohoto prvku by tedy měla být dána přednost právě těmto úsekům a až později se dělníci mohou pustit i do dalších úseků.

Jako celé elektrifikované železniční síť ČR, i této trati se týká problematika postupného přepínání trakčního napětí ze 3 kV stejnosměrného proudu na 25 kV 50 Hz střídavého proudu. Zatím je tato myšlenka nereálná, neboť po trati 130 jezdí mnoho vozidel pouze na první zmíněný napájecí systém a také úseky **Kadaň-Pruněřov – Kadaň** a **Louka u Litvínova – Litvínov** by měly být elektrifikovány tímto napětím. Za vše mluví vozidla řad 122, 123, 130, 162, 163, 440 a mnoho dalších, jež jezdí i po okolních tratích, které jsou elektrifikovány stejným systémem. V budoucnu, až bude vozový park všech dopravců přizpůsoben tomuto trendu, bude možno postupně přepínat napětí na celé trati, a to směrem od **Kadaně-Pruněřova**, poblíž jehož jižního zhlaví se v současné době nachází styk se soustavou 25 kV 50 Hz střídavého proudu.

Zabezpečení trati a informační systémy

Přejezdy

V této oblasti trať 130 již nyní prakticky vyhovuje. Zaměříme-li se na modernizaci stávajících přejezdů, zjistíme, že přidání závor nejspíš nepotřebuje žádný přejezd. Přejezdů bez závor je tu jen pět, a to v úsecích **Bohosudov – Proboštov, Řetenice – Oldřichov u Duchcova, Bílina kyselka – Želenice nad Bílinou, Odb. Dolní Rybník – Chomutov město** a v zastávce **Málkov**. Žádný z nich není příliš vytížený a auta přes dva z nich projíždějí jen velmi výjimečně či vůbec. Modernizací výstražníků prošlo již 8 přejezdů z celkových 16, u ostatních je s otazníkem, jestli ji potřebují také (všechny starší výstražníky na naší trati jsou typ AŽD 71). V sekci *Rekonstrukce stanic a zastávek* jsem rovněž u zastávky **Želenice nad Bílinou** zmínil možnost vzniku nového přejezdu, který by byl bez závor a pouze pro chodce.

Návěstidla a oddíly

Na některých místech trati, zejména v úseku **Řetenice – Bílina**, se stále používají návěstidla vzoru SSSR. Těžko ovšem říct, jestli by opravdu potřebovala výměnu či jen nový nátěr (některá sovětská návěstidla jej již mají). Celkově není moc co dodat k návěstidlům jako takovým. Stejně tak způsob rozdělení mezistaničních úseků, trojznaký automatický blok, vyhovuje požadavkům provozu. Jediným úsekem, kde automatický blok zaveden není, je úsek **Chomutov – Odb. Dubina**, kde místo oddílového návěstidla najdeme jen předvěst. Ale dělit tento úsek na dva oddíly by patrně bylo v rozporu s předpisy, neboť délka úseku je cca 1300 metrů.

Informační systémy

Informovanost cestujících je kapitola, kterou bychom neměli vynechat. Nejprve shrnu současný stav hlášení. Ve stanicích **Ústí nad Labem západ** a **Most** je instalován dnes již legendární systém HIS s hlášením namluveným Václavem Knopem. Dále ve stanicích **Ústí nad Labem hlavní nádraží**, **Proboštov** a **Teplice v Čechách** můžeme slyšet hlas Alexandra Postlera, který je součástí systému HAVIS. V současnosti nejmodernější systém INISS, jenž je zároveň i zabezpečovacím softwarem, na trati **Ústí nad Labem – Kadaň-Pruněrov** nenajdeme, nejbliže je v **Klášteřci nad Ohří**, kde je řízen z **Karlových Varů**. Mužská verze ČD speakeru hlásí v **Řetenicích** a v **Oldřichově u Duchcova**, ženskou verzi můžeme často slyšet i v **Bílině**, **Chomutově městě**, **Chomutově** a v **Kadani-Pruněrově**. Živé hlášení lze vzácně zaslechnout v **Duchcově** a v **Třebušicích** (zde jen služební hlášení).

Informační tabule najdeme pouze ve větších stanicích. Modernější světelné panely svítí ve stanicích **Ústí nad Labem hlavní nádraží**, **Ústí nad Labem západ** a **Teplice v Čechách**. Proslulé překlápěcí panely Pragotron lze stále ještě vidět v **Mostě** a v **Chomutově**.

A jak by podle mého projektu vypadala modernizace v této oblasti? Z pohledu železničního fanouška mohu říct, že jen málokdo by si přál nahrazení starších systémů INISSem. Ten je však nejmodernější, jeho hlášení zní jako plně formulované věty, cizojazyčné hlášení je také na lepší úrovni a obsahuje mnoho mimořádných hlášek. Proto by se měla dávat přednost právě jemu. Jeho instalace do velkých stanic by však prozatím neměla velký smysl, proto by bylo dobré prozatím instalovat reproduktory ve všech stanicích a zastávkách dosud hlášením nedotčených. Nechceme přeci, aby někde zůstali cestující zcela bez informací, pokud by se cokoliv stalo. Až poté se začne s instalací tohoto systému ve větších stanicích, postupně se bude zavádět dálkové řízení hlášení z těchto stanic a konečným krokem bude kompletní řízení všech hlášení z CDP Praha.

Co se týče informačních panelů, milovníky nostalgie pravděpodobně zklame jejich demontáž v **Mostě** a v **Chomutově**, ale světelné panely jsou z hlediska zobrazovaných informací lepší. Kromě stanic, kde již panely jsou nebo bude provedena jejich výměna, mohou být zavedeny v dalších více vytížených stanicích a zastávkách, jako je **Proboštov**, **Řetenice**, **Oldřichov u Duchcova**, **Duchcov**, **Bílina**, **Jirkov zastávka**, **Chomutov město** a **Kadaň-Pruněrov**. Opět platí, že budou časem řízeny z Prahy.

Řízení a zabezpečení trati

V sekci *Rekonstrukce stanic a zastávek* jsem již nastínil výhodnou možnost řízení stanice **Kyjice** z **Chomutova** nebo z **Mostu**. Jak je dobře známo, chystané Centrální dispečerské stanoviště (CDP) Praha má do roku 2020 „ovládnout“ všechny důležité tratě v Čechách. Je mezi nimi i Podkrušnohorská magistrála. Řízení celé této trati z jediné místnosti jistě přináší řadu výhod, jako je vyšší bezpečnost i provázanost jednotlivých pracovníků podílejících se na řízení trati, ale také řadu nevýhod, především hromadné propouštění mnoha drážních zaměstnanců a opuštění malých stanic. Pokud ale chceme bezpečnější a modernější železnici, musíme se tomuto trendu podřídit.

S tím souvisí také nutnost zavedení evropského zabezpečovacího systému ETCS. Přinese to řadu nesporných výhod. Spolu s instalací platformy GSM-R se tím nejen zvýší bezpečnost i komunikace mezi jednotlivými pracovníky, ale zároveň dojde k zefektivnění provozu. Za vše mluví zejména možnost kontroly jízdy vlaku,

výpočtů potřebné rychlosti a síly hnacího vozidla na základě oblouků a sklonových poměrů, rychlejší průjezdy staničními zhlavími díky možnosti pomalejší jízdy pouze na určeném místě (nikoliv na celém zhlaví), úspora trakční energie a mnoho dalších výhod, mezi něž patří i interoperabilita, tedy napojení na evropskou železniční síť. Samozřejmostí je též instalace potřebných softwarů i ve všech vozidlech s požadovaným zázemím.

Etapizace projektu

Uvědomuji si, že celý tento projekt je velmi stavebně i finančně náročný, proto určitě není možné realizovat jej najednou či během jediného roku, zvláště když připočteme fakt, že trať 130 je velmi zatížená. Proto by měl být tento projekt optimálně rozčleněn. Konkrétní plány se sestavují velmi těžko a závisí přímo na detailním rozboru celé situace (což není cílem této práce), proto alespoň vyjmenuji, kterým stanicím, zastávkám a dalším místům by se podle mého názoru měla dát nejvyšší přednost.

- **Ústí nad Labem západ**
- Budova ve stanici **Teplice v Čechách**
- Koleje v úseku **Oldřichov u Duchcova – Bílina** včetně ostrého oblouku severně od **Chotějovic**
- **Duchcov**
- **Bílina**
- **Most**
- **Jirkov zastávka**
- **Chomutov**
- **Kadaň-Pruněřov**

Dopravní opatření během modernizace

Je samozřejmé, že celá modernizace se neobejde bez určitých dopravních opatření. Ovšem vzhledem k tomu, že trať 130 je ve všech úsecích alespoň dvoukolejná, nebude nejspíš následujících možností příliš třeba. Jde tedy o varianty, které bude možno použít při úplné uzavírcce některého úseku nebo v jiných krajních případech.

Náhradní autobusová doprava (NAD)

Toto nepopulární opatření se pochopitelně týká pouze osobních vlaků. Ty mohou stavět v obou směrech na jednom nástupišti, jde-li o zastávku a v některých případech i o stanici. Koncovými body pro autobusy náhradní dopravy mohou být téměř všechny stanice (nemyslím zastávky) na trati 130. Výjimku by měly tvořit snad jen stanice **Chabařovice**, **Bohosudov**, **Řetenice** a **Kyjice**, neboť k nim autobusy nemají dobrý přístup, není v nich příliš velký obrat cestujících nebo jsou pro tento účel jinak nevýhodné.

Odklony

Odklony by se opět zaváděly pouze v případě úplných uzavírek některých úseků, ale využívaly by jich převážně rychlíky a spěšné vlaky. V některých případech by po těchto trasách mohly jet i osobní vlaky a jsou i možnosti, kterých efektivně mohou využít pouze nákladní vlaky. Níže je uveden seznam odklonových tras včetně kategorií vlaků, které je mohou využít, přičemž platí, že nákladní vlaky mohou jet po všech těchto trasách.

1. Areál stanice **Ústí nad Labem západ** mimo skupinu, kde mohou nastupovat cestující (R, Sp, Os)
2. **Ústí nad Labem západ – Úpořiny – Bílina** (R, Sp)
3. **Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova – Třebušice** (resp. **Most**, ale s úvratí; R, Sp)
4. **Odb. České Zlatníky – Obrnice (úvratí) – Most** (R, Sp, Os)
5. **Odb. České Zlatníky** (resp. **Most**) – **Obrnice – Postoloprty – Žatec – Březno u Chomutova** (dále bez elektrifikace) – **Chomutov** (resp. **Odb. Dubina**; pouze nákladní vlaky)

6. **Odb. České Zlatníky** (resp. **Most**) – **Obrnice – Postoloprty – Žatec – Březno u Chomutova** (úvrať) – **Kadaň-Pruněřov** (pouze nákladní vlaky)
7. **Most – Most nové nádraží** (úvrať) – **Třebošice** (R, Sp, Os)
8. **Odb. Chomutov město – Chomutov seřaďovací nádraží** (bez cestujících) – Západní zhlaví žst. **Chomutov** (R, Sp, Os; v případě uzavření žst. **Chomutov** by bylo nutno ukončit v žst. **Jirkov** i jiné vlaky)

Při uplatnění druhé a třetí možnosti by ve sjízdném úseku jezdila náhradní souprava za rychlíky a spěšné vlaky a ve zbytku trasy by jezdily autobusy. První, čtvrtá, sedmá a osmá možnost nevyžadují NAD, neboť buď nevynechávají žádnou stanici nebo zastávku, nebo jen jednu, kterou je ale možno nahradit okolními stanicemi (v našem případě se to týká stanic **Ústí nad Labem západ** a **Chomutov**). Možnosti, které zahrnují nutnost úvrať, jsou pochopitelně nouzové a jsou výhodné jen pro vlaky tvořené vratnými soupravami.

Nový model dopravy

Vplouváme do poslední části statě. Tou je nový jízdní řád a linkové vedení, které si na nově zrekonstruované trati představuji. Tyto věci samozřejmě lze realizovat i bez modernizace, proto jsem tuto sekci umístil poněkud samostatně. Následující řádky nezohledňují případné zvýšení traťové rychlosti, neboť se nedá přesně určit. Pro tyto případy platí, že kvůli přípojům i dalším faktorům zůstanou zachovány časy v žst. **Ústí nad Labem hlavní nádraží**. Model také počítá s plánovanou elektrifikací úseků **Louka u Litvínova – Litvínov** a **Kadaň-Pruněřov – Kadaň** a aktuálním vozovým parkem Českých drah. Nedá se očekávat, že jeden člověk vytvoří naprosto vyhovující model, proto jsem se nezaměřoval příliš na detaily, jakými jsou ranní spoje a podobně.

Současný stav

Páteřní linkou je trasa U1, na níž jezdí vlaky v úseku **Děčín hlavní nádraží – Kadaň-Pruněřov**. Úsek **Děčín hl. n. – Most** je touto linkou obsluhován každou hodinu, do **Chomutova** tato linka zajíždí každé dvě hodiny a do **Kadaně-Pruněřova** tyto spoje pokračují o pracovních dnech. Do očí bije jednak souběh rychlíků **Plzeň hl. n. – Most** s těmito vlaky (dělí je cca 6 minut) a jednak vedení linky U2 motorovými vlaky až do **Mostu**. O pracovních dnech je posílen zejména úsek **Ústí nad Labem hl. n. – Teplice v Č.** a některé inkriminované vlaky zajíždějí až do **Louky u Litvínova**, kde je zajištěn přestup na spoje do **Litvínova**. Rychlíky **Praha – Cheb** jezdí ve dvouhodinovém intervalu a ve špičkách je doplňují spěšné vlaky.

Páteřní osobní vlaky

Hlavní linku na trati 130 bude tvořit linka U1 osobních vlaků v trase **Děčín hlavní nádraží – Kadaň**. V úseku **Chomutov – Kadaň** bude jezdít v intervalu 2 hodiny a pouze o pracovních dnech, což koresponduje se současnými jízdními řády i potřebami cestujících, zatímco ve zbytku trasy bude jezdít po hodině. Z toho vyplývá, že v úseku **Chomutov – Most** již přestanou jezdít linky Os **Cheb – Most** a R **Plzeň hl. n. – Most**, ale o těchto linkách bude podrobnější řeč v části *Návazné vlaky na okolních tratích*. Stanovil jsem i časy příjezdů a odjezdů v nejdůležitějších stanicích s předpokladem, že traťová rychlost se nijak výrazně nezmění (X = každá hodina, L = lichá hodina, S = sudá hodina; tabulka se týká pracovních dnů):

Stanice	Příjezd	Odjezd	Stanice	Příjezd	Odjezd
Děčín hlavní nádraží		X:31	Kadaň		S:20
Ústí nad Labem hlavní nádraží	X:58	X:00	Kadaň-Pruněřov	S:26	S:27
Ústí nad Labem západ	X:02	X:03	Chomutov	S:36	X:37
Teplice v Čechách	X:19	X:20	Most	X:59	X:00
Most	X:53	X:54	Teplice v Čechách	X:33	X:34
Chomutov	X:16	L:17	Ústí nad Labem západ	X:50	X:51
Kadaň-Pruněřov	L:26	L:27	Ústí nad Labem hlavní nádraží	X:53	X:55
Kadaň	L:33		Děčín hlavní nádraží	X:22	

Z tabulky vyplývá, že dojde k mnoha změnám i v obězích vozidel. Zatímco do prosince roku 2014 soupravy linky U1 stály v **Děčíně** hodinu, během nichž se provádí úklid a strojvůdci mají přestávku, v mnou navrženém modelu, stejně jako v GVD 2014/2015, je to jiné. Časy jsem posunul tak, aby v **Děčíně** i v **Ústí n. L.** (viz *Posilové osobní vlaky*) bylo možno provádět rychlé úvratě, zatímco úklid i přestávky budou probíhat jinde. Soupravy proto budou v **Děčíně** stát pouhých 9 minut. Při odjezdu v lichou hodinu pracovního dne vlak ukončí jízdu ve stanici **Kadaň** a zajede na skok do **Kadaně-Prunéřova**, aby zajistil spojení **Kadaně** s rychlíky **Praha – Cheb** (podrobněji viz *Návazné vlaky na okolních tratích*). Z **Kadaně** následně vyrazí zpět do **Děčína**, odkud vyrazí (rovněž při devítiminutovém prostoji) tentokrát v sudou hodinu a jízdu tedy ukončí v **Chomutově**. Z tabulky je však patrné, že zde bude stát 81 minut, takže tím vzniká doba, kdy si personál dopřeje delší přestávku a uklízečí četa provede základní úklid soupravy. Následuje odjezd zpět do **Děčína**, kam přijede v L:22 a celé se to opakuje. Tento oběh trvá 10 hodin a opakuje se každé 2 hodiny, proto na tuto relaci bude zapotřebí 5 souprav. Na všechny kurzy proto budou nasazeny jednotky RegioPanter, v případě nouze lokomotivy řady 162 nebo 163 s řídicím vozem Bfhpvee zvaným „sysel“.

O víkendech je na výběr, jestli budou hodinové prostoje realizovány v **Děčíně** nebo v **Chomutově**, ale ať už rozhodnutí bude jakékoliv, zapotřebí bude taktéž 5 souprav. Nebo by tyto prostoje nemusely být vůbec zavedeny a ČD by tím ušetřily jednu jednotku. To však již záleží na předpisech. Výše vypsaná tabulka by v tomto případě byla téměř stejná, jen si stačí odmyslet stanice **Kadaň-Prunéřov** a **Kadaň**. Zajíždění sem by nemělo smysl, neboť současné víkendové spojení po 2 hodinách (pomocí R **Praha – Cheb** a návazných osobních vlaků) stačí a stejně budou přidány další návazné spoje pro Os **Chomutov – Cheb**. Nakonec za zmínku stojí i stanice a zastávky, ve kterých by podle mě kvůli mizivé vytiženosti měly vlaky stavět na znamení. Těmi jsou **Choratice**, **Chabařovice**, **Třebošice** a **Málkov**.

Posilové osobní vlaky

V ranní špičce pracovních dnů je velmi zatížen úsek **Ústí nad Labem – Most**, v odpolední špičce pak úsek **Ústí nad Labem – Teplice v Č.** A právě v těchto úsecích se nabízí (a v současnosti je zajištěno) zahuštění intervalu na půl hodiny. S tím souvisí také trať **Teplice v Č. – Litvínov**, na kterou se, přestože není součástí tohoto projektu, rovněž zaměřím.

Ráno bude posílení provozu provedeno podobně jako v současnosti. Když si odmyslíme spoj linky U1 s potencionálním odjezdem z **Mostu** ve 4:00 (místo něj jede noční spěšný vlak 1689), první spoj této linky by odtud měl odjíždět, podobně jako dnes, ve 4:30. V 5:00 se přidá spoj, který již vyjel ve 4:37 z **Chomutova** (eventuálně z **Kadaně**), a dále jezdí páteřní spoje z **Mostu** směr **Děčín** vždy v X:00. Ještě bychom měli přidat další spoj v 5:30 a naopak zrušit zmatečný spoj jezdící do **Ústí nad Labem** v 5:20 oklikou přes **Louku u Litvínova**. Na trase **Litvínov – Teplice v Čechách** bude zachován sedlový model (dvouhodinový takt pro spojení s rychlíky **Praha – Cheb**), ale bude přidán jeden ranní spoj (**Litvínov** 5:54 – **Ústí n. L. hl. n.** 6:38), který zahustí ranní interval v úseku **Teplice – Ústí n. L.** na 15 minut. Opačným směrem bude provoz zahuštěn zejména spěšnými vlaky (viz *Spěšné vlaky*).

V odpolední špičce hraje úsek **Teplice v Č. – Most** díky posilovým spěšným vlakům poněkud méně významnou roli, proto zde bude zachován interval osobních vlaků 60 minut a budou přidány pouze spěšné vlaky. Úsek **Ústí n. L. – Litvínov** by ale naopak měl být posílen s tím, že by díky prokladu vznikl v úseku **Ústí n. L. hl. n. – Oldřichov u Duchcova** interval osobních vlaků 30 minut. Tento takt je zde zaveden i dnes a vlaky jsou při něm přiměřeně zaplněny. U těchto spojů je vhodné, aby z ústeckého hlavního nádraží vyjížděly od 12:30 do 17:30, přičemž v liché hodiny budou zajíždět až do **Litvínova**, odkud budou vyjíždět zpět v 15:39 a v 17:39. Podrobněji můj návrh vystihuje následující tabulka:

Ústí nad Labem hlavní nádraží	S:30	L:30	Litvínov	L:39	
Ústí nad Labem západ	S:33	L:33	Louka u Litvínova	L:42	
Teplice v Čechách	S:49*	L:50	Osek	L:48	
Oldřichov u Duchcova		L:57	Oldřichov u Duchcova	L:57	
Osek		S:05	Teplice v Čechách	S:04	L:04
Louka u Litvínova		S:12	Ústí nad Labem západ	S:21	L:21
Litvínov		S:14*	Ústí nad Labem hlavní nádraží	S:23*	L:23*

*příjezd

Bral jsem v potaz i míjení souprav, k němuž bude docházet cca v L:57 v **Oldřichově u Duchcova**. Stále platí, že na R **Praha – Cheb** navazují spoje vedené Regionovou, a to ve stávajících časech, přičemž se s naší posilovou linkou potkávají v **Litvínově**, popř. v **Louce u Litvínova** (je vidět, jak to celé krásně vychází). Souprava přijíždějící do **Litvínova** v 18:14 zde ukončí svůj denní turnus, aby ráno odjela na výše zmíněném posilovém vlaku do **Ústí n. L.** (buď zde stráví noc, nebo bude tento spoj jezdit i v sobotu ráno a v neděli večer pojedou večerní spoj opačného směru v 17:30, nebo může na víkend odjet jinam jako soupravový vlak).

Co se týče oběhů, je zřejmé, že při výjezdu z **Ústí n. L.** v sudou hodinu se vlak otočí v **Teplících**, aby v lichou hodinu z **Ústí n. L.** odjel do **Litvínova**. Zde nastane dlouhá přestávka, po níž se vlak v sudou hodinu opět rychle otočí v **Ústí n. L.**, aby se to celé zopakovalo. Cyklus tedy trvá 4 hodiny a opakuje se po 2 hodinách, proto zde vzniká nutnost dvou souprav. Protože PJ Děčín vlastní 7 jednotek RegioPanter a 5 jsme již využili pro linku U1, láká využití zbývajících dvou zde. Jenže je s otázkou, zda je opravdu možno využít všech 7 jednotek (obvykle jedna jednotka stojí v **Děčíně** na údržbě). Pokud ne, na kurz s odjezdem z **Ústí n. L.** v 14:30 směr **Teplice** by měla být, z důvodu rychlých úvratí v **Ústí n. L.**, nasazena souprava složená z lokomotivy 163, dvou vozů Bdmtee a jednoho řídicího vozu Bfhpvee, zvaného „sysel“. Zbývá jen určit číslo linky. Patrně nejelegantnější by bylo zrušit stávající označení U24 pro linku **Teplice v Č. – Litvínov** a nahradit jej označením U10, což vychází z čísla linky U1 a jde o podobné řešení jako v pražském Esku (např. S20 **Praha – Lysá n. L. – Milovice** jakožto větev linky S2 **Praha – Lysá n. L. – Kolín**). Současná linka U10 (**Lovosice – Litoměřice horní n.**) může být začleněna do linky U11, jedoucí po stejné trase.

Spěšné vlaky

Stávající portfolio posilových spěšných vlaků vyhovuje, zmíním se o něm proto jen okrajově. Aby došlo k nejlepšímu prokladu s rychlíky **Praha – Cheb**, měly by tyto vlaky mezi stanicemi **Teplice v Č.** a **Chomutov** (potažmo **Kláštelec n. O.**) zastavovat ve stejných stanicích jako tyto rychlíky, a tedy i časy by zde měly být stejné, a v úseku **Ústí n. L. – Teplice v Č.** budou tyto vlaky zastavovat ve stanicích **Ústí n. L. západ** a **Proboštov**, přičemž čas odjezdu / příjezdu v žst. **Ústí n. L. hl. n.** se posune o 2 minuty, aby nedocházelo ke zpožděním.

Ale pojďme již ke konkrétním spojům. Stávající noční pár spěšných vlaků 1688 a 1689 (**Ústí n. L. hl. n.** 1:01 – **Chomutov** 2:07 a **Chomutov** 3:27 – **Ústí n. L. hl. n.** 4:36; **Chomutov – Most** pouze v pracovní dny) by zcela jistě měl být zachován. Ráno pojedou západním směrem dva spěšné vlaky (1690 a 1692) v prokladu s rychlíky podobně jako dosud, ale s prodlouženými trasami (**Ústí n. L. hl. n.** 4:45 – **Kadaň** 6:10 a **Ústí n. L. hl. n.** 5:45 – **Chomutov** 6:53). Ono prodloužení vlaku Sp 1690 do **Kadaně** je dáno současnou nutností přestupu v **Chomutově** a prodloužení vlaku Sp 1692 do **Chomutova** silnou vytížeností spojů jedoucích po tomto vlaku i častou nutností studentů jet občas do **Chomutova** dříve. Směrem východním pojedou zejména rychlíky, včetně posilového R 601 v 5:00 z **Chomutova** (nabízí se ale též možnost výchozí stanice **Kláštelec nad Ohří** ve 4:43, opět je to dáno současnou nutností přestupu), ale velmi důležité jsou též spěšné vlaky 1693 (**Chomutov** 6:25 – **Ústí n. L. hl. n.** 7:33) a 1695 (**Karlovy Vary** 5:58 – **Ústí n. L. hl. n.** 8:09).

Odpoledne a večer zůstane stávající trojice spěšných vlaků s odjezdy z **Ústí n. L.** ve 13:45 (Sp 1694), 15:45 (Sp 1696) a 17:45 (Sp 1698), přičemž platí výše popsání doporučení na úpravy časů a také ukončení prvního zmíněného vlaku v **Chebu** (ostatní končí v **Chomutově**). Pokud by ale ranní posilový rychlík (**Chomutov** 5:00 – **Praha hl. n.** 7:25) opravdu začínal již v **Klášteci nad Ohří**, měl by sem být také prodloužen spěšný vlak 1698,

neboť jeho souprava přechází na tento rychlík. Osobní vlak navazující na onen spěšný vlak tedy bude namísto **Chomutova** začínat v **Klášteřci nad Ohří**.

Již jsme vyčerpali „zásobu“ RegioPanterů, proto na odpolední spěšné vlaky (vyjma posledního Sp 1698, viz výše) budou, stejně jako v současnosti, nasazovány soupravy o třech vozech Bdmtee. Na nočním posilovém páru vlaků by však již mohl vyjet RegioPanter, stejně jako na některé další ranní vlaky (nabízejí se např. spoje Sp 1690 a Sp 1692). To už však záleží na přesném večerním a ranním rozvržení vlaků linky U1.

Rychlíky

Zde prakticky není co upravovat. Současné rozložení rychlíků **Praha – Ústí n. L. – Cheb** podle mého názoru naprosto vyhovuje, proto by drobné úpravy měly nastat snad jen při případném zvýšení traťové rychlosti. Opět však platí, že časy stání v žst. **Ústí n. L. hl. n.** by měly zůstat stejné (tj. L:07 – L:13 pro směr **Praha** a S:41 – S:47 pro směr **Cheb**), a to zejména kvůli předjíždění v **Lovosicích** a vlakům EC a EN, se kterými tyto rychlíky jedou v prokladu. Taktéž není třeba měnit tzv. zastavovací politiku těchto vlaků.

Návazné vlaky na okolních tratích

Ústí nad Labem hlavní nádraží

Zde k žádným změnám v časech vlaků linky U4 (**Ústí n. L. hl. n. – Praha Masarykovo n.**) nedojde, protože právě podle ní a také podle nutnosti úvratí u posilových vlaků linky U10 jsem stanovil časy linky U1. Navíc jakákoliv změna na lince U4 by způsobila zmatek, protože rychlíky a vlaky EC ji předjíždějí v **Lovosicích**. Výsledkem je, že zůstala zachována návaznost mezi linkami U1 a U4.

Ústí nad Labem západ

V současnosti rychlíky do **Kolína** odjíždějící odsud nenavazují na žádné spoje na trati 130 (vyjma ranních spěšných vlaků), proto jejich časy není třeba měnit. Ale změnou časů linky U1 musí dojít též k určitým změnám na lince osobních vlaků U32 (**Ústí nad Labem západ – Lysá nad Labem**). Stávající časy příjezdů jsou v X:51 a časy odjezdů v X:03, zatímco osobní vlaky linky U1 budou na západním nádraží zastavovat v X:50 – X:51 a X:02 – X:03. Bylo by proto, za předpokladu přestupní doby 5 minut, vhodné posunout časy příjezdů linky U32 na X:46 či méně a časy odjezdů na X:07 či více.

Teplice v Čechách

Lidé tu velmi často přestupují mezi rychlíky **Praha – Cheb** a osobními vlaky **Teplice v Č. – Litvínov** a tak tomu bude i dle mého návrhu, není tedy co měnit. I míjení těchto osobních vlaků s posilovými vlaky vyhovuje (viz *Posilové osobní vlaky*). Dokonce ani není nutno hýbat s časy vlaků linky U6 (**Teplice v Č. – Radejčín (- Lovosice)**), protože ani zde přes změnu časů linky U1 nedojde k rozvázání přípoju (nutno podotknout, že mezi linkami U1 a U6 lidé spíše přestupují v žst. **Řetenice**, což taktéž zůstane zachováno).

Bílina

V Bílině čekají vlaky linky U5 (**Ústí n. L. hl. n. – Úpořiny – Bílina**) na rychlíky **Praha – Cheb** a opačně. U těch by mohlo dojít k drobným změnám při navýšení traťové rychlosti. V takovém případě by se lehce posunuly i časy vlaků linky U5.

Most

Významná část cestujících přestupujících v **Mostě** míří z vlaků linky U1 do vlaků linky U12 (**Most – Louny – Rakovník**) a naopak. Ty nyní přijíždějí do **Mostu** v X:54 a odjíždějí z něj v X:02, ale vzhledem k významným změnám na lince U1 toto nebude možné zachovat. Její nové pobytu v **Mostě** budou v X:53 – X:54 a X:59 – X:00, proto by byl optimální přesun příjezdů vlaků linky U12 (při přestupní době 5 minut) zhruba na X:49, u odjezdů pak na X:04. Doba, kdy v **Mostě** žádná ze souprav této linky nestojí, je tedy 45 minut, křížovat by se proto tyto

vlaky měly cca 22 minut jízdy od **Mostu**. Tomu zhruba odpovídají stanice **Břvany** (19 minut) a **Lenešice** (26 minut). Při variantě křižování v **Lenešicích** by tedy doba stání souprav v **Mostě** byla 8 minut, což je dnešní varianta, a ta by v mnou navrženém modelu nevyhovovala. Naopak „břvanská varianta“ se velice hodí, protože by se tato doba dostala na 22 minut, takže by vlaky např. mohly do **Mostu** přijíždět v X:46 a odjíždět v X:08, čímž bychom zároveň získali značnou rezervu pro případ zpoždění jakéhokoliv vlaku.

Tím ale zaniknou přípoje mezi vlaky linky U1 a vlaky do stanice **Osek město** (pokračování linky U12), které jezdí ve špičkách pracovních dnů. Zde by bylo dobrým řešením rozdělit současnou linku U12 a zavést u vlaků do **Oseka** přibližně stejné časy příjezdů a odjezdů jako u vlaků do **Loun** a **Rakovníka**. Nasazena bude jedna Regionova a v případě potřeby při hodinovém intervalu i další jednotka, příp. motorový vůz 810. Vlaky by se křižovaly v **Louce u Litvínova**.

V **Mostě** také čekají vlaky linky U13 (**Most – Postoloprty – Žatec**) na rychlíky **Praha – Cheb** a případné zrychlení těchto rychlíků by linku U13 nijak neovlivnilo.

Chomutov

Již jsem avizoval vhodnost zkrácení tras osobních vlaků **Cheb – Most** (U2) a rychlíků **Plzeň – Most** do **Chomutova**. Je to zapříčiněno výhodnějším modelem, který zahrnuje hodinový interval linky U1 mezi **Mostem** a **Chomutovem**. V současnosti je nahrazují či doplňují (ano, dochází k nepochopitelnému souběhu) právě výše zmíněné linky. Protože zde občas vznikají větší zpoždění na všech třech linkách, přestupní dobu zde navrhuji na 10 minut, která navíc, jak je patrné z níže umístěných tabulek, naprosto vyhovuje požadavkům rychlíků na křižování s jinými rychlíky na zbytku jejich trasy (časy se totiž téměř nezměnily). Protože ale hodně lidí jezdí i do zast. **Chomutov město** a **Jirkov zastávka**, výhodné by bylo prodloužení obou linek až do stanice **Jirkov**. Následující dvě tabulky ukazují takto vzniklé časy při dodržení uvedených podmínek:

Rychlíky Plzeň – Jirkov					
Stanice	Příjezd	Odjezd	Stanice	Příjezd	Odjezd
Plzeň hlavní nádraží		S:05	Jirkov		L:17
Žatec	L:59	S:02	Chomutov	L:25	L:26
Chomutov	S:27	S:28	Žatec	L:50	L:53
Jirkov	S:36		Plzeň hlavní nádraží	L:52	

Osobní vlaky Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Jirkov					
Stanice	Příjezd	Odjezd	Stanice	Příjezd	Odjezd
Cheb*		L:27*	Jirkov		S:17
Karlovy Vary	S:24*	S:25	Chomutov	S:25	S:26
Klášteřec nad Ohří	L:09	L:10	Klášteřec nad Ohří	S:43	S:44
Chomutov	L:27	L:28	Karlovy Vary	L:28	L:29*
Jirkov	L:36		Cheb*	S:26*	

*pouze některé spoje, záleží plně na zdejším modelu dopravy

Kadaň-Prunéřov

Tato stanice má odjakživa přestupní charakter a stejné tomu je i v modelu dopravy, jehož autorem jsem já. Díky prodloužení vlaků linky U1 do **Kadaně**, konanému každé dvě hodiny o pracovních dnech, tu dojde k zajímavé situaci. Na tyto vlaky bude navazovat vždy jeden pár vlaků z **Kadaně-Prunéřova** do **Klášteřce nad Ohří** a zpět. Stejně tak na osobní vlaky **Chomutov – Cheb** bude navazovat také vždy jeden pár spojů, a to do zast. **Kadaň předměstí**. Tyto spoje bude obsluhovat jedna souprava, nejlépe Regionova, ale nebude možno ji využít pro spojení **Kadaně** s rychlíky **Praha – Cheb**, neboť tou dobou se bude nacházet v **Klášteřci n. O.**, proto by bylo výhodné pro tento účel využít jednotku RegioPanter, která tou dobou stojí v **Kadani**. Následující návrh přesnějších časů počítá se současnou přestupní dobou 3 minuty.

Kadaň-Prunéřov – Kadaň předměstí / Klášterec n. O.			(Děčín hl. n. -) Kadaň-Prunéřov – Kadaň a zpět		
Stanice	Příjezd	Odjezd	Stanice	Příjezd	Odjezd
Kadaň-Prunéřov		L:30	Kadaň-Prunéřov	L:26	L:27
Klášterec nad Ohří	L:35	S:19	Kadaň	L:33	L:40
Kadaň-Prunéřov	S:24	S:39	Kadaň-Prunéřov	L:46	S:06
Kadaň předměstí	S:47	L:04	Kadaň	S:12	S:20
Kadaň-Prunéřov	L:12		Kadaň-Prunéřov	S:26	S:27

A řešení pro víkend? Přes víkend sem nebudou jezdit vlaky linky U1, proto nebude Regionova vykonávat pár vlaků do **Klášterce nad Ohří**, ale místo něj zajede do **Kadaně** jako spojení s rychlíky **Praha – Cheb**.

Závěr

Cílem této práce bylo nastínit můj návrh, jak trať **Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov** přiblížit standardům koridorů a cestování jedenadvacátého století. Celý projekt je z mnoha ohledů mimořádně náročný, dal by se srovnat s plány vysokorychlostních tratí na našem území, ale je také velice důležitý. Modernizace zásadním způsobem zvýší bezpečnost, ztraktivní železniční dopravu v našem kraji, a to jak pro spoustu nových cestujících, tak pro nákladní dopravu. Další potenciál spočívá v rozšíření mezinárodní nákladní přepravy. Osobně doufám, že se tato krásná trať brzy dočká lepších zítřků.

Použité zdroje

- Obr. 2: Vlastní tvorba
- Podklad pro obr. 1, 4, 7, 8 a 9: Google Earth
- Podklad pro obr. 3, 5 a 6: <http://mapy.cz/>
- *Historie trati*: <http://trat130.webnode.cz/historie/>,
http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_%C3%9Ast%C3%AD_nad_Labem_%E2%80%93_Chomutov, <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-130>
- <http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- *ETCS: Železniční magazín* 9/2014
- *Nový model dopravy: Jízdní řád* 2014/2015

Vypracoval

Zdeněk Fišr

Město: Chomutov

Škola: Střední průmyslová škola Chomutov, 2. ročník

Vztah k trati 130: Aktivně ji využívám již 5 let a za tu dobu jsem stihl navštívit všechny stanice, zastávky i přejezdy, to vše nafotit i natočit nějaká videa. Pochopitelně se neomezují pouze na tuto trať, ale můj záběr sahá do celé ČR i do zahraničí. Celé to pramení z mého dlouholetého zájmu o veřejnou dopravu, zejména o železnici.

E-mail: Zdenek.Fisr@email.cz