

B.4 - Provozní a dopravní technologie investiční akce s názvem „Implementace ETCS Regional ŽST Blatná“



Zpracoval	Kontroloval	Odsouhlasil

OBSAH

Obsah.....	2
1. Identifikační údaje akce	3
2. Hlavní cíle investiční akce	3
3. Analýza současného stavu.....	4
3.1 ŽST Blatná.....	4
3.2 Traťový úsek Březnice - Blatná.....	5
3.3 Traťový úsek Blatná - Nepomuk	5
3.4 Traťový úsek Blatná – Strakonice	5
3.5 Sousední dopravní a zastávky.....	6
3.5.1 Zastávka Tchořovice.....	6
3.5.2 Zastávka Lnáře	6
3.5.3 Zastávka Hradiště u Blatné.....	6
3.5.4 ŽST Kasejovice.....	6
3.5.5 ŽST Bělčice	7
3.5.6 Zastávka Závišín.....	8
3.5.7 Zastávka Bezdědovice.....	8
3.5.8 Zastávka Mačkov	8
3.5.9 ŽST Sedlice	8
3.6 Provozní koncept dopravy	9
3.7 Současná Osobní doprava.....	9
3.7.1 Trať Blatná – Nepomuk	9
3.7.2 Trať Březnice – Strakonice	10
3.8 Výhledová Osobní doprava	10
3.8.1 Výhledová osobní doprava Blatná – Nepomuk	10
3.8.2 Výhledová osobní doprava Březnice – Strakonice	11
3.9 Nákladní doprava.....	12
3.9.1 Traťový úsek Blatná – Nepomuk	12
3.9.2 Traťový úsek Březnice – Strakonice.....	12
3.10 Přejezdy	14
4. Cílový stav	14
4.1 Nástupiště a přístupy	15
4.2 Změna dopravní technologie	16
4.3 Traťová rychlost, propustnost a jízdní doby.....	16
5. Přílohy	16

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE AKCE

Akce:	Implementace ETCS Regional ŽST Blatná
Investor:	Správa železnic, státní organizace Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00 Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 - Karlín
Kraj:	Jihočeský
Okres:	Strakonice
Obec:	Blatná
Tratě dle č. KJŘ	č. 192 Nepomuk – Blatná a č. 203 Březnice – Blatná - Strakonice
Tratě dle č. SJŘ	716B a 716C
Kategorie tratí:	716B Regionální dráha a 716C Regionální dráha

2. HLAVNÍ CÍLE INVESTIČNÍ AKCE

Hlavním cílem stavby je doplnění systému ETCS Regional do žst. Blatná a vytvořit tak ucelený provozní soubor tratí Nepomuk – Blatná a Březnice – Strakonice s ETCS Regional. Na traťové úseky Nepomuk (mimo) – Blatná a Březnice (mimo) – Blatná (mimo), byla již projektová dokumentace zpracována. Zbývajícím traťovým úsek Blatná (mimo) – Strakonice (mimo) je v přípravě. Dle Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích D3 byla na této trati Březnice - Blatná zvolena varianta 3 – Přejít na organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ se zjednodušeným zabezpečovacím zařízením a dálkovým ovládáním. Jedná se o variantu s aplikací technického řešení, přičemž vybavení tratě je doplněno zabezpečovacím (sdělovacím) zařízením ve zjednodušené formě pro umožnění dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

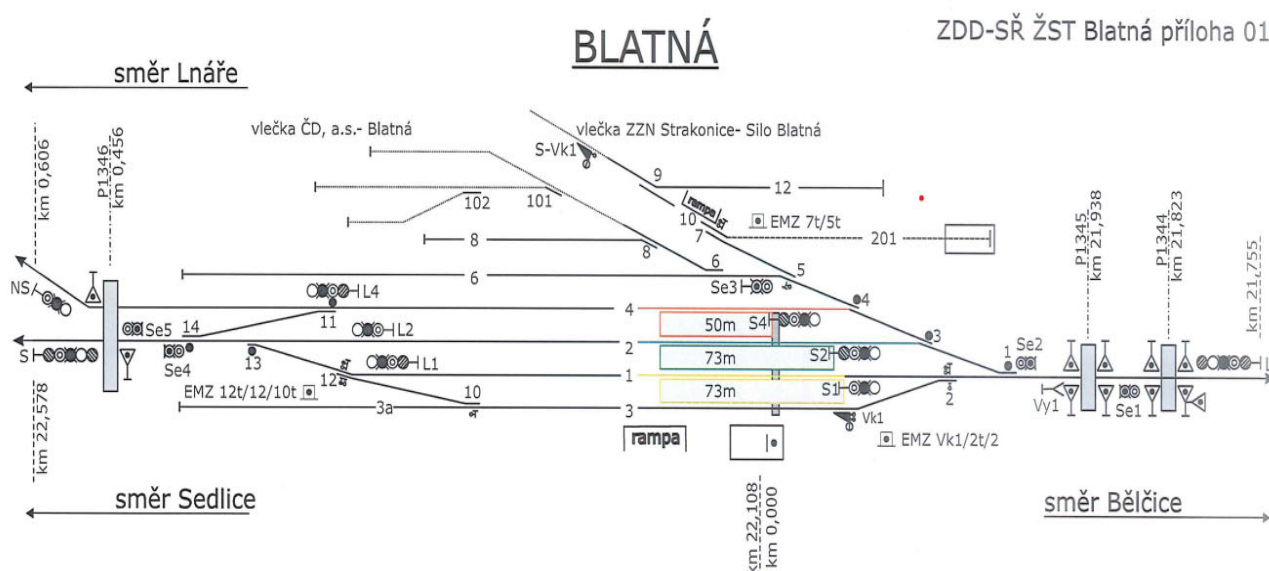
Dopravní obsazení stanice Blatná se nemění po doplnění systému ETCS Regional. Nadále zde bude zachováno pracoviště výpravního pro obsluhu žst. Blatné a přilehlých dálkově obsluhovaných stanic (Kasejovice, Bělčice, Radomyšl, Sedlice). Z dopravního hlediska je doplnění systému ETCS Regional v žst. Blatná žádoucí, protože právě zde dochází ke křižování, předjíždění a dostižení všech vlaků v řízené oblasti.

V žst. Blatná budou doplněny přepínatelné a nepřepínatelné Eurobalízy. Cílem použití přepínatelné (a nepřepínatelné) Eurobalízy je zajištění zastavení vozidla (vybaveného mobilní částí ETCS nebo automatickou brzdou) v okamžiku jeho nedovoleného projetí kolem návěstidla zakazujícího jízdu vlaku. Jedná se o shodné prvky, které jsou používány v rámci traťové části systému ETCS, avšak zařízení není koncipováno jako celý subsystém „plnohodnotné“ traťové části ETCS (ETCS L1, ETCS L2), jehož principy vycházejí z nařízení Komise (EU) 2016/919 (TSI CCS) a souvisejících technických dokumentů, nýbrž se jedná o řešení pouze využívající interoperabilní prvky specifikované dle TSI CCS, spolupracující s interoperabilními vozidly vybavenými ETCS za účelem minimalizace základního rizika.

3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

3.1 ŽST BLATNÁ

Železniční stanice Blatná leží v km 22,108 dráhy regionální na jednokolejně trati Březnice – Strakonice. Je stanicí po provozní stránce mezilehlou a odbočnou pro trať Blatná – Nepomuk. Stanice je obsazena výpravčím. Ve stanici Blatná je zřízeno stanoviště výpravčího pro dálkově řízené oblasti: Blatná (mimo) – Nepomuk (mimo), Březnice (mimo) – Blatná (mimo) a Blatná (mimo) – Strakonice (mimo). Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie (ESA 51) ovládáno z jednotného obslužného pracoviště (JOP) a s funkcionalitou VNPN zapojenou do traťové sítě SRD-TRS. Toto pracoviště je doplněné deskou nouzových obsluh. Hlavní návěstidla jsou na sobě závislá, s rychlostní návěstní soustavou. Volnost kolejových úseků vyhodnocují počítače náprav. Stanice má tři dopravní koleje všechny s nástupištní hranou výšky 250 mm nad T.K. Na Obrázku č.1 jsou ještě nakreslena nástupiště na původních místech.



Obrázek 1 – Schéma žst. Blatná

3.2 TRAŤOVÝ ÚSEK BŘEZNICE - BLATNÁ

Trať č. 716B Březnice - Blatná patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Plzeň, PO (provozní obvod) České Budějovice. Zábrzdná vzdálenost je 400 m, největší povolená délka vlaku je 192 m, normativ délky N pro nákladní vlaky je 112 m. traťová třída zatížitelnosti je C3/50. Rozhodný spád 18 ‰. Základní traťové spojení je SRD – 72 v úseku v úseku Březnice - Slavětín u Březnice, v úseku Bělčice – Blatná je SRD – 62. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na trati v úseku Březnice - Blatná je dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ sídlo výpravčího DOZ pro žst. Bělčice je v žst. Blatná. Žst. Bělčice je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 51 EIP a je dálkově ovládána ze žst. Blatná. V mezistaničním úseku Březnice – Bělčice a Bělčice - Blatná bylo vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AH – ESA – O4 (H) hradlo bez návěstního bodu na trati.

3.3 TRAŤOVÝ ÚSEK BLATNÁ - NEPOMUK

Trať č. 716C Blatná - Nepomuk patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Plzeň, PO (provozní obvod) České Budějovice. Začátek staničení tratě je nově v Blatné. Zábrzdná vzdálenost je 400 m, nejdelší povolená dovolená délka vlaku je 187 m, normativ délky N pro nákladní vlaky je 66 m. traťová třída zatížitelnosti je B2 (18 / 6,4 t). Rozhodný spád je 24 ‰. Základní traťové spojení v úseku Blatná – Kotouň je SRD – 62, v úseku Želvice - Nepomuk je GSM-R. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na trati v úseku Blatná – Nepomuk dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. ŽST Blatná je stanice, ze které se ovládá DOZ Kasejovice. Žst. Kasejovice je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 51 EIP a je dálkově ovládána ze žst. Blatná. V mezistaničním úseku Blatná – Kasejovice bylo vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu na trati AH – ESA – 04 (H) a v úseku Kasejovice - Nepomuk bylo vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu na trati – AHP 03.

3.4 TRAŤOVÝ ÚSEK BLATNÁ – STRAKONICE

Trať č. 716B Blatná - Strakonice patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Plzeň, PO (provozní obvod) České Budějovice. Zábrzdná vzdálenost je 400 m, největší povolená délka vlaku je 192 m, normativ délky N pro nákladní vlaky je 112 m. Traťová třída zatížitelnosti je B2 (18/6,4 t). Rozhodný spád 18 ‰. Základní traťové spojení je SRD – 72 v úseku v úseku Blatná – Domanice je SRD – 62, v úseku Řepice – vlečka v km 46,916 je SRD - 60 a cílové řešení je v úseku vlečka v km 46,916 – Strakonice GSM-R. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na trati v úseku Březnice - Blatná je dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ sídlo výpravčího DOZ pro žst. Bělčice je v žst. Blatná. Žst. Sedlice a žst. Radomyšl je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 51 EIP a je dálkově ovládána ze žst. Blatná. V mezistaničním úseku Blatná – Sedlice a Sedlice – Radomyšl je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu na trati AHP-ESA – 04 (H). V úseku Radomyšl – Strakonice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie automatické hradlo bez návěstního bodu na trati AHP-03.

3.5 SOUSEDNÍ DOPRAVNY A ZASTÁVKY

3.5.1 Zastávka Tchořovice

Leží v km 5,036 mezi stanicemi Kasejovice a Blatná. Je vybavena zděným přístřeškem pro cestující, orientačním systémem, vnějším nástupištěm v délce 59 m s výškou nástupní hrany do 200 mm nad temenem kolejnice. Osvětlení zajišťují 3 osvětlovací stožárky ovládané fotobuňkou.

3.5.2 Zastávka Lnáře

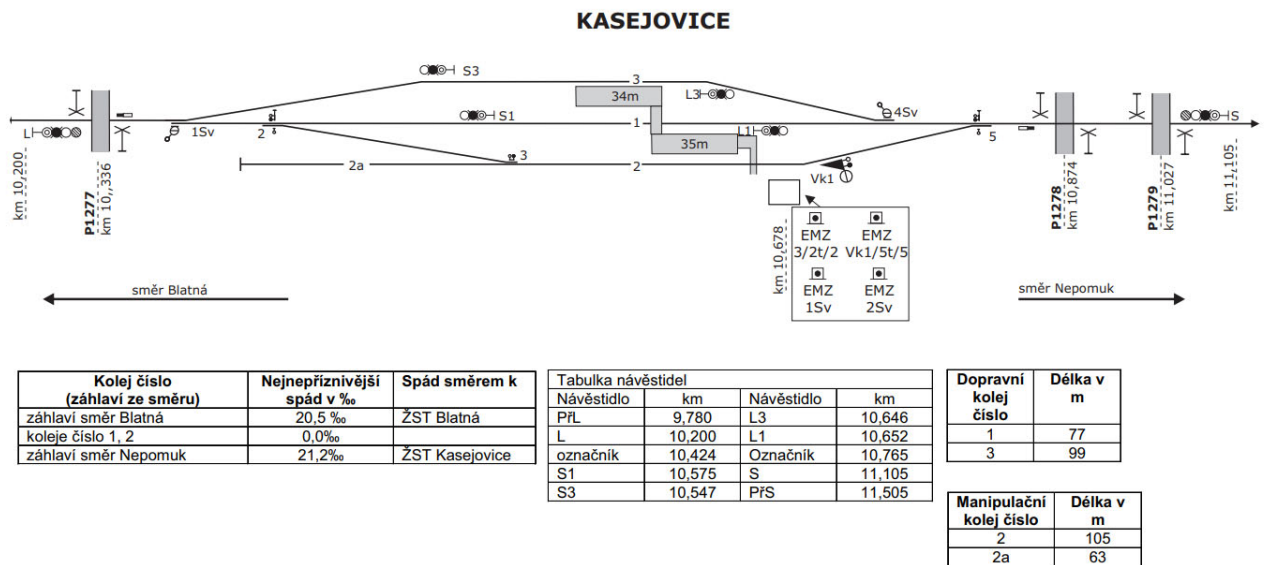
Leží v km 6,632 mezi stanicemi Kasejovice a Blatná. Je vybavena zděným přístřeškem pro cestující, orientačním systémem, vnějším nástupištěm v délce 60 m s výškou nástupní hrany do 250 mm nad temenem kolejnice. Osvětlení nástupiště zajišťují dva stožárky a výbojka na budově. Ovládání fotobuňkou a spínacími hodinami.

3.5.3 Zastávka Hradiště u Blatné

Leží v km 8,141 mezi stanicemi Kasejovice a Blatná. Je vybavena zděným přístřeškem pro cestující, orientačním systémem, vnějším nástupištěm v délce 40 m s výškou nástupní hrany do 200 mm nad temenem kolejnice. Osvětlení není instalováno.

3.5.4 ŽST Kasejovice

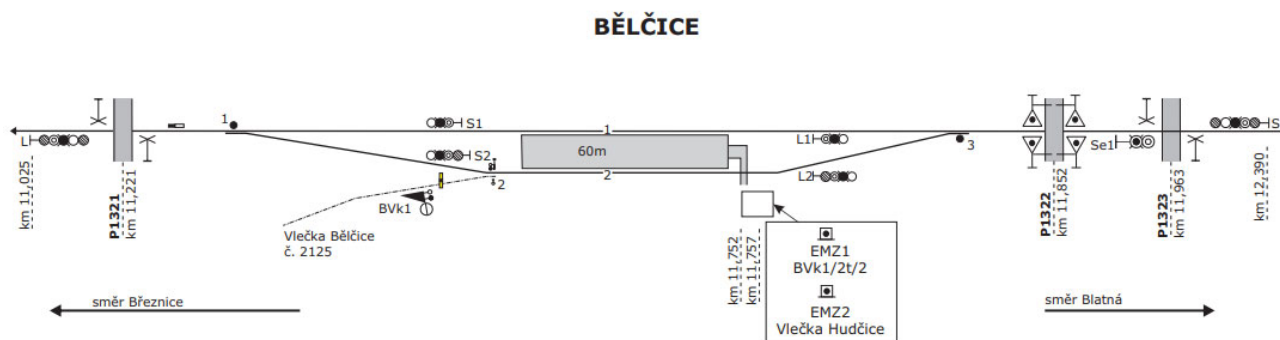
Železniční stanice Kasejovice leží v km 10,678 trati regionální dráhy Blatná – Nepomuk. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Sídlem přednosty PO je železniční stanice České Budějovice. Stanice je dálkově řízena z pracoviště výpravčího v ŽST Blatná (dále uváděn jako výpravčí DOZ). Ve stanici jsou dvě úroňová nástupiště: • první, u koleje č. 1 v délce 35 m (km 10,617–10,652), • druhé, u koleje č. 3 v délce 35 m (km 10,580–10,615). Obě nástupiště s výškou nástupní hrany 200 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště umožňují úroňové přechody přes kolej č. 1 v km 10,616 a přes kolej č. 2 v km 10,650. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie - typu ESA-51 s funkcionalitou výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla zapojenou do traťové sítě SRD-TRS s příkazem STOP. Výhybky jsou v hlavních kolejích vybaveny samovratnými přestavníky (výhybka 1 a 4) Přednostní směr u výhybky 1 je na 3 dopravní kolej a u výhybky č. 4 na 1 dopravní kolej. Hlavní návěstidla jsou světelná, na sobě závislá, bez rychlostní návěstní soustavy. Užitečná délka dopravní koleje č. 1 je 77 m a užitečná délka dopravní koleje 3 je 99 m. Zejména při umístění balíz na dopravní kolej č. 1 v přednostním směru, tedy od Nepomuku a zastavení drážního vozidla před první balízou v kolejišti, bylo nutné zažádat GR SŽ o výjimku umístění balíz. Zabezpečovací zařízení ŽST Kasejovice je dálkově ovládáno z dispečerského pracoviště výpravčího DOZ umístěného v ŽST Blatná. Pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků na záhlaví, zhlaví a v dopravních kolejích jsou použity počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Blatnou a Kasejovicemi je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AHP-03D. Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Kasejovicemi a Nepomukem je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AH ESA-04. Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav.



Obrázek 2 – Schéma žst. Kasejovice

3.5.5 ŽST Bělčice

Železniční stanice Bělčice leží v km 11,757 trati regionální dráhy Březnice – Strakonice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Sídlem přednosti PO je železniční stanice České Budějovice. Stanice je dálkově řízena z pracoviště výpravčího v ŽST Blatná (dále uváděn jako výpravčí DOZ). Ve stanici je jedno poloostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi 1 a 2 v délce 60 m (km 11,684–11,744), s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup na nástupiště je zřízen centrální přechod přes kolej č. 2 v km 11,752. Nástupiště je vybaveno orientačním systémem a orientačním hlasovým majákem pro nevidomé osoby. Nástupiště odpovídá vyhlášce číslo 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie - typu ESA-51 s funkcionalitou VNPN zapojenou do traťové sítě SRD-TRS s příkazem STOP. Zabezpečovací zařízení ŽST Bělčice je dálkově ovládáno z dispečerského pracoviště výpravčího DOZ umístěného v ŽST Blatná. Hlavní návěstidla jsou světelná, na sobě závislá, s rychlostní návěstní soustavou. Pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků na záhlaví, zhlaví a v dopravních kolejích jsou použity počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Březnicí – Bělčicemi je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AHP-03D. Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Bělčicemi a Blatnou je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AH ESA-04. Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav.



Obrázek 3 – Schéma žst. Bělčice

3.5.6 Zastávka Závišín

Stávající zastávka leží v km 16,320 mezi stanicemi Bělčice a Blatná. Má krytý prostor pro cestující, orientačním systémem, zvýšené nástupiště v délce 60 m s betonovým okrajem Tischer s výškou nástupní hrany 250 mm. Osvětlení zajišťuje výložníkové svítidlo na budově ovládané fotobuňkou. V roce 2023 je plánováno přemístění zastávky Závišín do nové km polohy 15,822 blíže obci. Dojde k vybudování nového nástupiště o výšce 550 mm nad T.K. a délce 60 m. Bude vybudováno nové osvětlení zastávky a přístřešek typu antivandal.

3.5.7 Zastávka Bezdědovice

Leží v km 20,227 mezi ŽST Bělčice a ŽST Blatná. Je vybavena plechovým přístřeškem a orientačním systémem pro cestující, zvýšeným nástupištěm v délce 52 m s betonovým okrajem Tischer s výškou nástupní hrany do 200 mm. Není osvětlována.

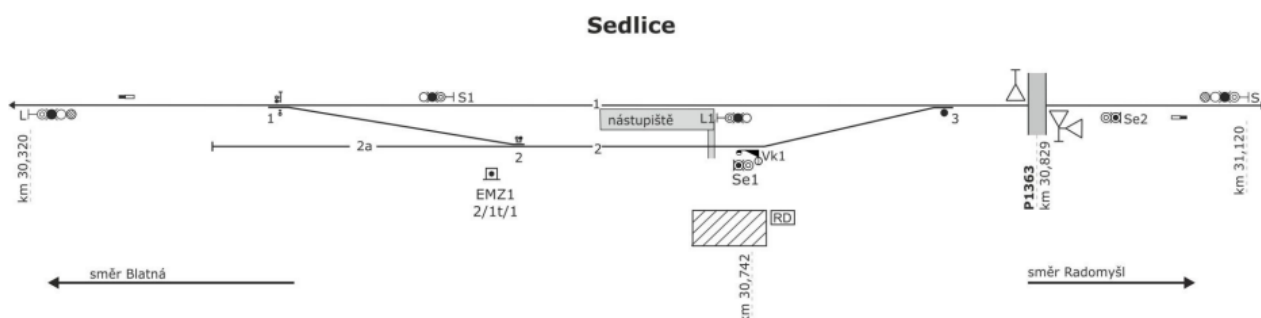
3.5.8 Zastávka Mačkov

Leží v km 26,166 mezi ŽST Blatná a ŽST Sedlice. Je vybavena přístřeškem a orientačním systémem pro cestující, zvýšeným nástupištěm v délce 60 m s betonovým okrajem Tischer s výškou nástupní hrany do 250 mm. Není osvětlována.

3.5.9 ŽST Sedlice

Železniční stanice Sedlice leží v km 30,742 trati regionální dráhy Březnice – Strakonice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Sídlem přednosti PO je železniční stanice České Budějovice. Stanice je dálkově řízena z pracoviště výpravčího v ŽST Blatná (dále uváděn jako výpravčí DOZ). Ve stanici je jedno vnější nástupiště u koleje č. 1 v délce 60 m s výškou nástupní hrany 250 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště není vybaveno orientačním systémem a orientačním hlasovým majáčkem pro nevidomé osoby. Nástupiště neodpovídá vyhlášce číslo 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie - typu ESA-51 s funkcionalitou VNPN zapojenou do traťové sítě SRD-TRS s příkazem STOP. Zabezpečovací zařízení ŽST Sedlice je dálkově ovládáno z dispečerského pracoviště výpravčího DOZ umístěného v ŽST Blatná. Hlavní návěstidla jsou světelná, na sobě závislá, s rychlostní návěstní soustavou. Pro

kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků na záhlaví, zhlaví a v dopravních kolejích jsou použity počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Sedlicí a Blatnou – Bělčicemi je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AH ESA-04 (H). Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav. Traťové zabezpečovací zařízení mezi Sedlicí a Radomyší je 3. kategorie - automatické hradlo bez oddílových návěstidel, typ AH ESA-04 (H). Volnost mezistaničního úseku vyhodnocují počítače náprav.



Obrázek 4 – Schéma žst. Sedlice

3.6 PROVOZNÍ KONCEPT DOPRAVY

V GVD 2023 je žst. Blatná důležitou stanicí. Pro trať Blatná – Nepomuk je stanicí výchozí a končí a pro trať Březnice – Strakonice se jedná o stanicí, kde z velké části vlaky končí nebo začínají. Je to z důvodu lomu osobní frekvence, kde od Strakonice po Blatnou je vyšší poptávka po železniční osobní dopravě než na zbývajícím úseku Blatná – Březnice. Vlaky vedené v celém úseku v žst. Blatná stejně delší dobu postávají a odjezdy popř. příjezdy jsou určeny taktovou polohou uzlu Strakonice (L:10). U některých spojů dochází i k výměně vlakového personálu. Tento model je plánován i ve střednědobém časovém horizontu.

3.7 SOUČASNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

3.7.1 Trať Blatná – Nepomuk

V současném GVD 2023 se na trati nevyskytuje žádná dálková osobní doprava. V regionální osobní dopravě v závazku Jihočeského a Plzeňského kraje jezdí dopravce České dráhy, a.s., který využívá motorové jednotky ř. 814, popř. motorový vůz ř. 810. Z provozního hlediska se jedná o trať poměrně sklonově náročnou. Stoupání a klesání zde dosahují až 24 ‰. Vlaky jsou plně integrované do systému Plzeňské a Jihočeské integrované dopravy. Označení linky P12. Vlaky jsou systémově vázány na rychlíkovou linku R11 Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno. Počet spojů je uveden v tabulce č.1

Tabulka 1 – Počty vlaků

Úsek	Pracovní den	Sobota	Neděle a svátek
Blatná – Nepomuk	8/9*	4	5

Nepomuk - Blatná	8/9*	4	5
Celkem	18*	8	8

- V pracovní dny je veden ještě jeden posilový spoj Blatná – Kasejovice a zpět.

3.7.2 Trať Březnice – Strakonice

V současném GVD 2023 se na trati nevyskytuje dálková osobní doprava. Jediný zástupce vyšší kategorie než jsou osobní vlaky je Spěšný vlak „Cyklo Brdy“ jedoucí v sobotu a neděli v relaci Praha hl.n. – Blatná a zpět. Řazení rychlíku Cyklo Brdy je lokomotiva ř. 749 + 2x Bdmtee + 1 x BDMsee. V regionální osobní dopravě v závazku Středočeského a Jihočeského kraje jezdí dopravce České dráhy, a.s., který využívá motorové jednotky ř. 814, popř. motorový vůz ř. 810. Z provozního hlediska se jedná o trať poměrně sklonově náročnou. Stoupání a klesání zde dosahují až 18 ‰. Vlaky jsou plně integrované do systému Středočeské integrované dopravy PID a Jihočeské integrované dopravy. Označení linky S8. Vlaky jsou systémově vázány na rychlíkovou linku R26 Praha – Příbram - České Budějovice. Počet spojů je uveden v tabulce č. 2.

Tabulka 2 – Počty vlaků

Úsek	Pracovní den		Sobota		Neděle a svátek	
	Sp	Os	Sp	Os	Sp	Os
Březnice - Blatná	0	9	1	7	1	7
Blatná - Strakonice	0	12	0	9	0	8
Strakonice – Blatná	0	12	0	9	0	8
Blatná - Březnice	0	9	1	7	1	7
Celkem	0	18	2	14	2	14

3.8 VÝHLEDOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA

3.8.1 Výhledová osobní doprava Blatná – Nepomuk

Výhledová osobní doprava na trati č. 192 Blatná – Nepomuk byla převzata z Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje pro období 2022 – 2026. Střednědobý výhled a dlouhodobý výhled je uveden v tabulce č. 3.

Tabulka 3 – střednědobý a dlouhodobý výhled

Počet párů vlaků za 120 minut - 2016			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Nepomuk - Kasejovice	1-2 Os	0-1 Os	0-1 Os
Kasejovice - hr. kraje	1-2 Os	0-1 Os	0-1 Os
Počet párů vlaků za 120 minut - krátkodobý horizont (2020+ předpoklad)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Nepomuk - Kasejovice	1-2 Os	0-1 Os	0-1 Os
Kasejovice - hr. kraje	1-2 Os	0-1 Os	0-1 Os
Počet párů vlaků za 120 minut - střednědobý horizont (2025+ předpoklad)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Nepomuk - Kasejovice	2 Os	1 Os	1 Os
Kasejovice - hr. kraje	2 Os	1 Os	1 Os
Počet párů vlaků za 120 minut - dlouhodobý horizont (2035+ předpoklad)			
	pracovní den - špička	pracovní den - sedlo	soboty, neděle, svátky
Nepomuk - Kasejovice	2 Os	1-2 Os	1-2 Os
Kasejovice - hr. kraje	2 Os	1-2 Os	1-2 Os

- Provozní koncept

– Základní interval 60/120 min s případným lokálním posílením v ranní špičce v úseku Blatná – Nepomuk.

Prověření zrychlení systémových jízdních dob Nepomuk – Blatná pro 30 min. Dodržení vazeb uzel Nepomuk v X:30 a v XX:00 v Blatné. Návaznosti na zrychlení tratě Blatná – Nepomuk je v závislosti na modernizaci tratě Plzeň – České Budějovice a dálkové rychlíkové linky R11 nově R31.

- Vozidla

– Stávající nízkopodlažní motorové jednotky, případně modernizované jednotky moderní konstrukce.

Dle dopisu ze dne 30.8.2022 čj. 614/2022/ST z Plzeňského a jihočeského kraje jsou v pro roky 2029 a dále plánovány soupravy kategorie EMU/BEMU 160, které svojí délkou neumožní křižování v žst. Kasejovice a bude muset být upraven JŘ.

- Infrastruktura

– Zřízení zastávky v centru obce Kasejovice v blízkosti lokality, kde se nachází základní škola pro spádové obce cca 800 m od žst. Kasejovice

– Zřízení přejezdových zabezpečovacích zařízení pro přejezdy pro eliminaci časové ztráty způsobené propady rychlosti.

Vlastní instalací ETCS Regional jsou splněny požadavky na zvýšení zabezpečení úseku Blatná

– Nepomuk.

3.8.2 Výhledová osobní doprava Březnice – Strakonice

Výhledová osobní doprava na trati č. 203 Březnice - Strakonice byla převzata z dokumentu „Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017 - 2021 s výhledem do roku 2030“ vydaným společností JIKORD s. r. o. Předpoklad je vozby je motorovou jednotkou ř. 847 o délce 44,4 m.

Regionální železniční trať č. 203 (dle KJŘ) nově označovaná jako S8 je dopravně provázaná s dálkovou dopravou v ŽST Strakonice a Březnice. Jednokolejná, neelektrizovaná, s vyšším přepravním zatížením v úseku Strakonice – Blatná, část tratě ve Středočeském kraji. Vhodná pro páteřní obsluhu regionu v úseku Strakonice – Blatná.

Silné stránky: dobré vedení tratě v blízkosti sídel, propojení s dálkovou dopravou.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, poloha ŽST Blatná na okraji města.

Příležitosti: hodinový interval regionální dopravy v úseku Blatná – Strakonice, zlepšení přestupních vazeb na VLD pro obsluhu města Blatná.

Hrozby: zhoršení technického stavu tratě, kolize s objednávkou Středočeského kraje.

Střednědobý výhled:

Na tratích 191 a 203 bude objednávka řešena ve spolupráci s Plzeňským krajem (191) a Středočeským (203). Předpokládá se zachování současného stavu, tedy dvouhodinového intervalu osobních vlaků na trati 203 (linka S8) s vazbami na dálkovou dopravu ve Strakonících (R11 oba směry) a jednosměrné vazby v Březnici (R26 směr Blatná – Příbram) a přibližně stejný rozsah účelových spojů na trati 191 (linka S10) s vazbami v ŽST Nepomuk na regionální/dálkové vlaky ve směru Plzeň Rozvoj dopravní obslužnosti (např. posílení provozu ve špičkách pracovních dní) je vhodný až po roce 2023, kdy dojde k určitým úpravám ve VLD v souvislosti s nabídkovými řízeními.

3.9 NÁKLADNÍ DOPRAVA

3.9.1 Traťový úsek Blatná – Nepomuk

Nákladní doprava není pravidelně provozována. V předmětném úseku pravidelně nejedí žádný nákladní vlak. Technický normativ pro manipulační vlaky je uveden v tabulce č. 4.

Tabulka 4 – Stanovený technický normativ pro vlaky Mn

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady							Poznámka
	708	742 743				2x742 2x743		
Nepomuk – Kasejovice	S 150	S 350						
Kasejovice – Lnáře	S 700	S 1700						
Lnáře – Blatná	S 600	S 1300						
Blatná – Lnáře	S 350	S 750						
Lnáře – Kasejovice	S 175	S 350						
Kasejovice – Nepomuk	S 150	S 350						

3.9.2 Traťový úsek Březnice – Strakonice

Nákladní doprava je pravidelně provozována manipulačním vlakem relace Beroun seř. nádraží – Blatná a zpět. Číselně se jedná o vlaky 85800 a 85801. Manipulační vlak je veden v pracovních dnech. Za zmínku stojí v žst. Bělčice se nachází vlečka firmy Čepro, a.s., která je obsluhována ucelenými cisternovými vozy s komoditou benzín či nafta. Technický normativ pro manipulační vlaky je uveden v tabulce č. 5.

Tabulka 5 – Stanovený technický normativ pro vlaky Mn

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady							Poznámka
	708	742 743	742.7			2x742 2x743		
Březnice – Bělčice	S 225	T ₄ 550 S 500	S 600			T ₄ 1050		
Bělčice – Blatná	S 700	S 1700	S 1700					
Blatná – Sedlice	S 225	S 450	S 550					
Sedlice – Radomyšl	S 450	S 900	S 950					
Radomyšl – Strakonice	S 500	S 1000	S 1100					při průj. celým úsekem
	S 375	S 650	S 800					při rozj. kdekoli v úseku
Strakonice – Radomyšl	S 225	S 450	S 550					
Radomyšl – Sedlice	S 250	S 550	S 650					
Sedlice – Blatná	S 600	S 1300	S 1400					
Blatná – Bělčice	S 225	S 450	S 550					
Bělčice – Březnice	S 275	S 550	S 650					

Mn 85800

**Beroun seřaďovací nádraží(04:44) - (06:01)Příbram(08:09) - (08:21)Milín
(09:13) - (09:28)Březnice(09:45) - (10:03)Bělčice(10:05) - Bezdědovice(10:17)
- (10:20)Blatná**

Číslo žádosti do KADR: PR/2154/EMAN0085800A/00/2022

Sleva: Jednotlivé zásilky

Komodita: O 14

Řazení:

1. ■ Březnice 550-551
2. ■ Příbram 354

Řazení ze stanice: Příbram

1. ■ Březnice 550-551
2. ■ Milín 354/50-54

Řazení ze stanice: Březnice

1. Bělčice 550/40-41

V úseku Bělčice - Blatná HV obsazeno podle potřeby

Identifikátory:

TR/2154/----0085800A/00/2022

PA/0054/KT----31319A/00/2022

Kalendář vlaku:

Beroun seřaďovací nádraží - Blatná: nejede v 6, + a 27. – 31.XII.

Parametry soupravy:

90 km/h - S 1200 t - 500 m - 60% - P

ze stanice Příbram

90 km/h - S 500 t - 300 m - 60% - P

ze stanice Březnice

90 km/h - S 300 t - 70 m - 60% - P

Omezující P/C kód trasy vlaku:

Beroun seřaďovací nádraží - Březnice: 78:402

Březnice - Blatná: -

Manipuluje: Příbram, Milín, Březnice, Bělčice

Hnací vozidla:

742.0

Doprovod vlaku:

vl. v km 75,245-hr. VUSC 0200/0310 02 2/0 DS Příbram

Mn 85801

**Blatná(11:28) - (11:47)Bělčice(11:49) - (12:08)Březnice(12:28) - (12:47)Milín
(13:28) - (13:38)Příbram(14:20) - (14:38)Jince(14:49) - Králův Dvůr(15:26) -
(15:31)Beroun seřaďovací nádraží**

Číslo žádosti do KADR: PR/2154/EMAN0085801A/00/2022

Sleva: Jednotlivé zásilky

Komodita: O 14

Řazení ze stanice: Bělčice

1. ■ Březnice 200-5496

Řazení ze stanice: Březnice

1. Příbram 354
2. ■ Beroun 200-353,355-549,552-5496

Řazení ze stanice: Milín

1. Příbram 354
2. ■ Beroun 200-353,355-549,552-5496; (150)/740/90-92

Řazení ze stanice: Příbram

1. Jince 354/40-41
2. ■ Beroun 200-353,355-549,552-5496; (150)/740/90-92

Řazení ze stanice: Jince

1. ■ Beroun 200-5496; (150)/740/90-92

V úseku Blatná - Bělčice HV obsazeno podle potřeby

Identifikátory:

TR/2154/----0085801A/00/2022

PA/0054/KT----32342A/00/2022

Kalendář vlaku:

Blatná - Beroun seřaďovací nádraží: nejede v 6, + a 27. – 31.XII.

Parametry soupravy:

70 km/h - S 400 t - 130 m - 60% - P

ze stanice Březnice

80 km/h - S 400 t - 300 m - 60% - P

ze stanice Příbram

80 km/h - S 1400 t - 500 m - 60% - P

Omezující P/C kód trasy vlaku:

Blatná - Březnice: -

Březnice - Beroun seřaďovací nádraží: 78:402

Manipuluje: Bělčice, Březnice, Příbram, Jince

Dobírá: Milín

Hnací vozidla:

Blatná - Březnice 742.0

Březnice - Beroun seřaďovací nádraží 742.0

Doprovod vlaku:

Bělčice-Příbram 2/0 DS Příbram X

3.10 PŘEJEZDY

V stanici Blatná se nacházejí 3 přejezdy a všechny jsou vybaveny světelným přejezdovým zařízením. Investiční akcí se jejich počet a zabezpečení nemění.

4. CÍLOVÝ STAV

Cílovým řešením této investiční akce je doplnění chybějícího systému ETCS STOP v obvodu žst. Blatná ETCS STOP k již vyprojektovaným tratím na ETCS STOP Nepomuk (m) – Blatná (m), Březnice (m) – Blatná (m) a Blatná (m) – Strakonice (m) a provést na tomto souboru tratí provozní ověření s cílem navrhnout levnější nasazení systému ETCS na regionálních a méně vytižených celostátních tratích. Hlavní i klíčovou podstatou systému ETCS STOP je restriktivní zásah do řízení při nedovolené jízdě vlaku z dopravní směrem na širou trať. V případě, že je mezistaniční úsek obsazen vlakem směřujícím do dopravní, kde došlo k nedovolené jízdě, je žádoucí zastavení i tohoto vlaku. Jízda vlaku je kontrolována mobilní částí ETCS (dále také jen „OBU“), která je kompatibilní s dalšími úrovněmi systému ETCS.

Informace, které OBU přijímá, jsou předávány pomocí přepínatelných a nepřepínatelných balíz. Nepřepínatelné balízy vysílají přednastavené neměnné telegramy definované pomocí dokumentu Subset 026 verze 3.6.0, naopak přepínatelné balízy předávají informace (telegramy), které se mění na základě stavu zabezpečovacího zařízení (jízda vlaku je povolena nebo zakázána). Informace ze zabezpečovacího zařízení jsou přenášeny do Traťové elektronické jednotky (dále také jen „LEU“), která přiřadí odpovídající telegram. Tento telegram je následně přenesen pomocí kabelu mezi LEU a přepínatelnou balízkou. Výše zmíněné prvky systému spolu s detekčním zařízením utváří infrastrukturní část systému ETCS.

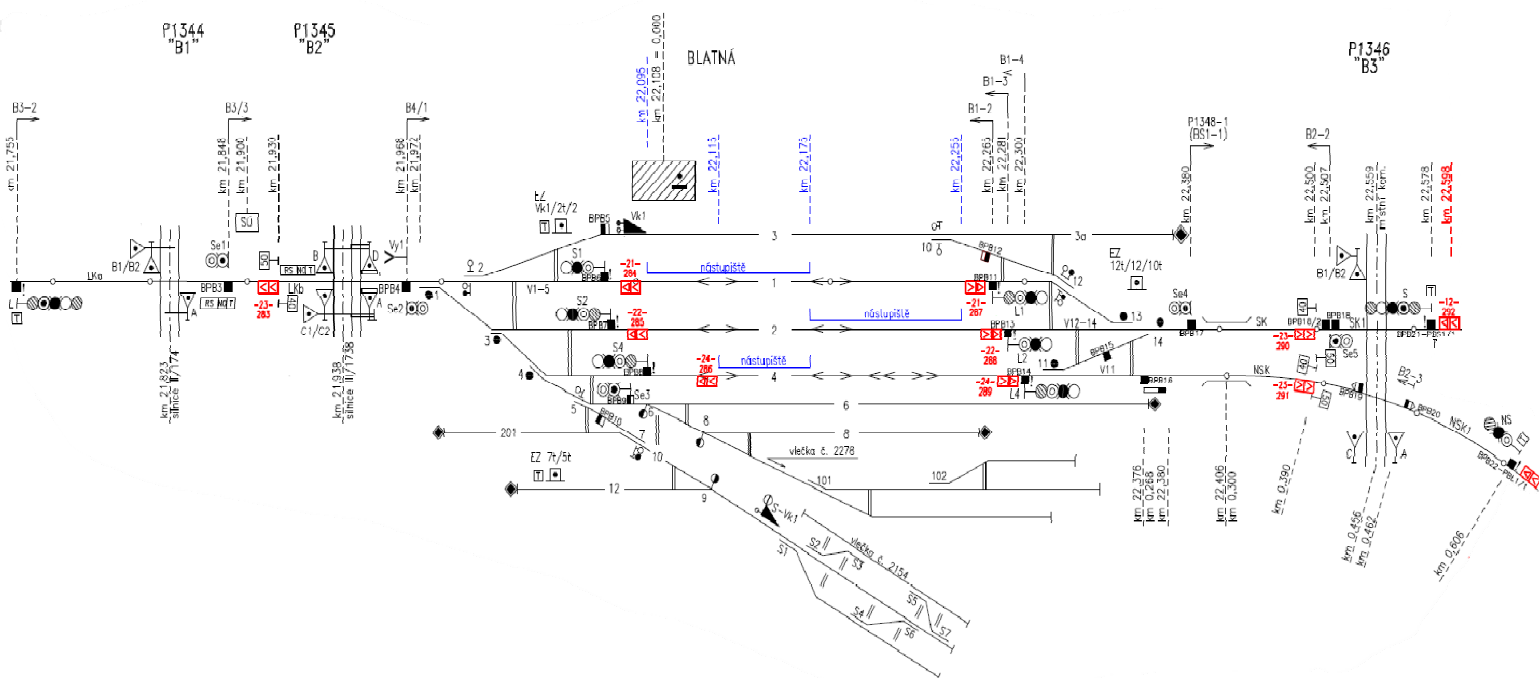
Systém ETCS STOP nevyužívá komunikační radiový systém GSM-R, z tohoto důvodu je tento zabezpečovací systém definován jako bodový. Bodový zabezpečovací systém ze své fyzikální a technické podstaty není schopen kontinuálně kontrolovat jízdu vlaku, vzniká tak reziduální riziko spočívající v možnosti přenesení povážlivé informace při změně dispozic v okamžiku, kdy se již vozidlo nachází za tímto prvkem a nemá tedy možnost jej znovu načíst. S předmětným rizikem je však nutno obecně počítat vždy v případě realizace bodového vlakového zabezpečovacího zařízení a počítají s ním i zahraniční správy využívající bodové vlakové zabezpečovače (např. systém INDUSI u DB a ÖBB, systém ZUB u SBB apod).

Investiční akcí nedochází k přesunu výpravčího ze žst. Blatná do žst. Strakonice, ale pouze k předpřípravě (příprava sdělovacího a kamerového systému) na budoucí přesun na RDP Strakonice, které vznikne v rámci investiční akce Horažďovice předměstí – Sušice dle Pokynu generálního ředitele SŽ PO-01/2021-GR „Pracoviště pro dálkové řízení“.

4.1 NÁSTUPIŠTĚ A PŘÍSTUPY

Před vlastní investiční akcí dojde k úpravě délky nástupišť a současně dojde i ke změně k přístupu na tyto nová nástupiště – viz. Obrázek č. 5. Nástupiště budou mít nově výšku nástupní hrany 250 mm nad T.K. a novou pevnou pochozí část z betonových desek TISCHER. Nástupištní hrana u 4. dopravní koleje bude mít zkrácenou délku využitelnosti nástupištní hrany o cca 3 m z důvodu umístění počítačícího bodu pro odjezdové návěstidlo S4 je v km 22,101. Toto zkrácení je při délce nástupiště 60 m a nejdelší délce cílových souprav (ř. 847) 44,5 m dostačující, i s možnou 10% tolerancí na zastavení vlaku strojvedoucím. Přístupová cesta pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na jednotlivá nástupiště je po úrovněových přechodech. Pomoc při pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace při příchodu k vlaku, při přestupu z vlaku na vlak, při nástupu, výstupu do/z vlaku a při odchodu od vlaku zajišťuje staniční dozorce na základě „Oznámení o přepravě osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“, nebo výpravčí. Kategorizace žst. Blatná dle Směrnice SŽ č. 122 *Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost se nemění.*

Obrázek 5 – Nový plánek nástupišť v žst. Blatná



4.2 ZMĚNA DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Vzhledem k nové úpravě nástupišť a přístupů na nástupiště v žst. Blatná jsou určeny dopravní koleje takto: od Bělčic je přednostní dopravní kolej č. 1, od Sedlice dopravní kolej č. 2 a od Kasejovic dopravní kolej č. 4. Přednostní určení dopravní kolejí je určeno pro vlaky osobní dopravy při jejich křižování a dostižení ve skupině. Pro osobní vlaky, které netvoří osobní skupinu vzájemně přípojných vlaků a pro nákladní vlaky je možno přednostní určení dopravních kolejí zaměnit dle dopravních dispozic a určení dopravního zaměstnance ve službě.

Vzhledem k doplnění balízových skupin na dopravní koleje v žst. Blatná, dojde ke zkrácení dopravních kolejí o 6 m. Zkrácení využitelné délky dopravní koleje je v tabulce č. 6. Toto zkrácení využitelné délky dopravní koleje vychází ze Metodického pokynu ke Směrnici SŽ SM083/MP1 čl. 3 pro ETCS L1 nebo ETCS STOP.

Tabulka 6 – Původní a nové využitelné délky dopravních kolejí

ŽST Blatná	1. dopravní kolej		2. dopravní kolej		3. dopravní kolej	
	Původní délka	Nová délka	Původní délka	Nová délka	Původní délka	Nová délka
Využitelná délka koleje	193 m	187 m	205 m	199 m	199 m	193 m

4.3 TRAŤOVÁ RYCHLOST, PROPUSTNOST A JÍZDNÍ DOBY

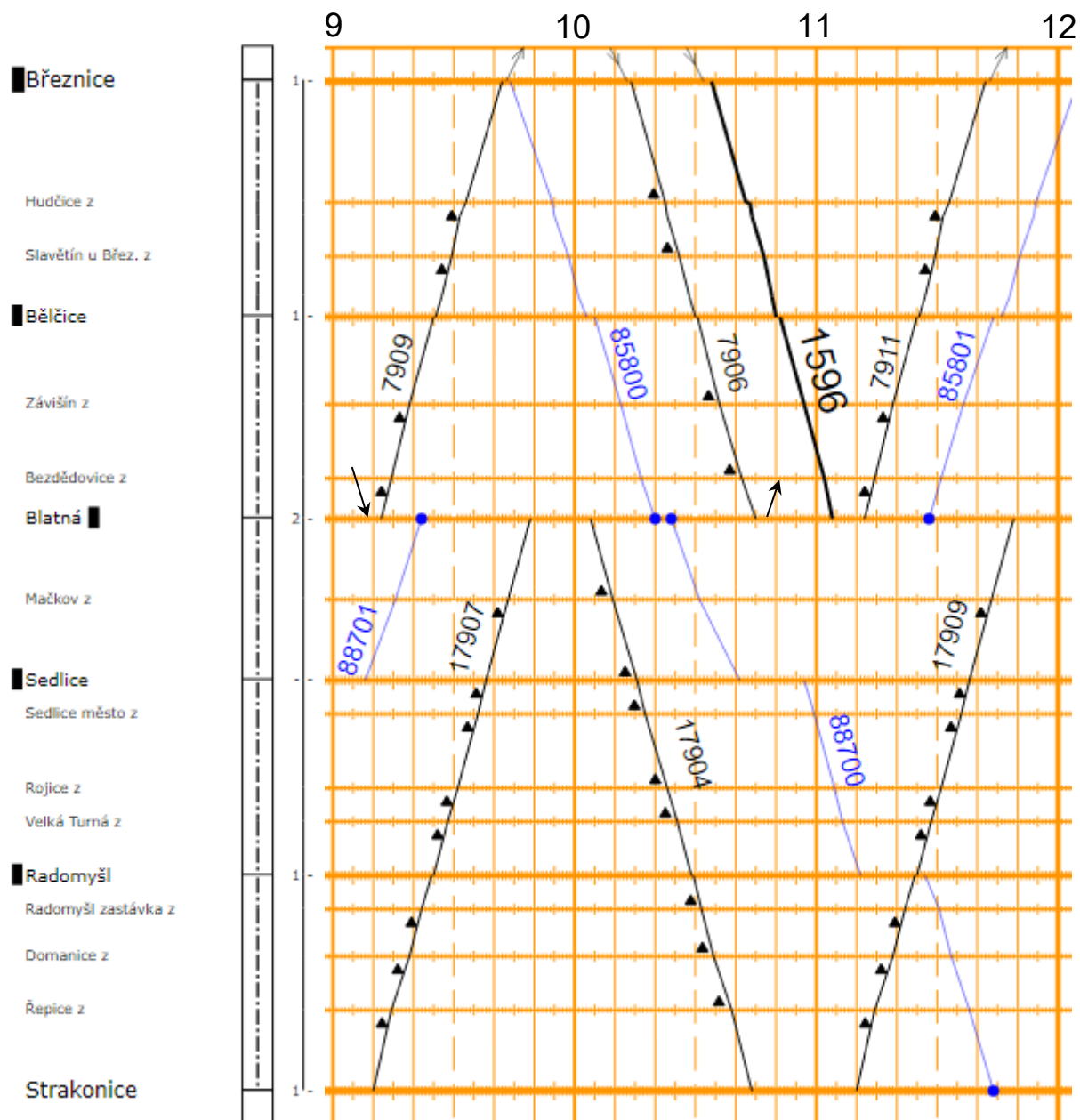
Traťové rychlosti a zábrzdna vzdálenost se nemění. Rychlostní profil V150 nebude zaveden. Jízdní doby se nemění. Praktická propustnost se po instalaci ETCS Regional nemění.

5. PŘÍLOHY

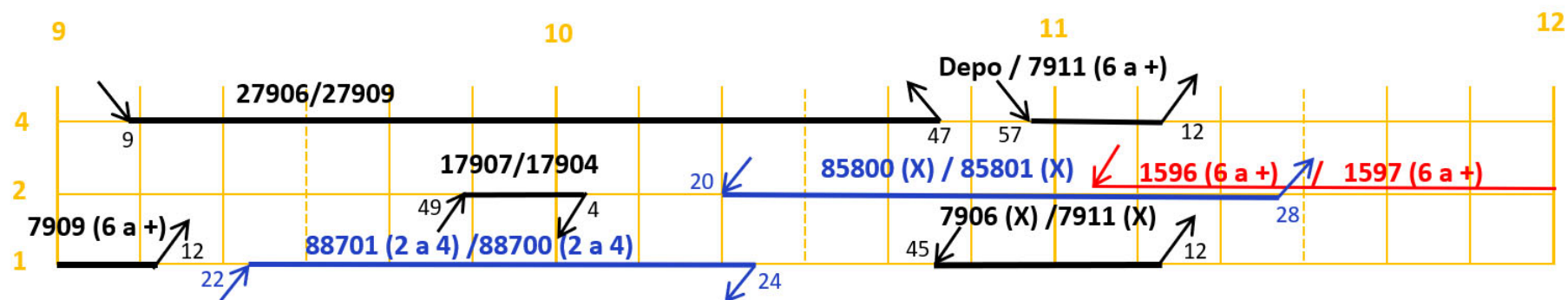
Příloha číslo:

1. Fragment grafikonu vlakové dopravy.
2. Plán obsazení dopravní kolejí (9:00 - 12:00).
3. Schéma řešené žst. Blatná.

Příloha č. 1 – Fragment grafikonu vlakové dopravy



Plán obsazení dopravních kolejí v ŽST BLATNÁ



Příloha č. 3 - Schéma řešené žst. Blatná

