

Váš dopis značky: 201/18-243

Ze dne: 19. 9. 2018

Naše značka: PO-20180858-PUR

Vyřizuje: Ing. Pavel Purkart

Kontakt: purkart@poved.cz

Plzeň, 3. 10. 2018

Ing. Andrea Plíšková

Ing. Jan Novák

SUDOP Praha a. s.

Olšanská 1a 130 80 Praha 3

## **Odpověď na žádost o podklady k akci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“**

Vážení,

děkujeme Vám za oslovení ve věci investiční akce „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“. Toto stanovisko je vytvořeno v návaznosti na Vámi zasláné podklady dne 25. září panem inženýrem Marešem a dále na vstupní jednání, které se uskutečnilo dne 2. října. Plzeňský kraj má zájem na dosažení kvalitní modernizace této trati s maximálním možným podílem dosažení dvukolejných úseků.

Ve věci podkladů, které nám byly dány k dispozici, sdělujeme následující, což je i naším stanoviskem:

- schéma linkového vedení z původní SP v zásadě odpovídá kladeným požadavkům ze strany předpokládané objednávky Plzeňského kraje,
- u intervalů linek jsou uvedeny u „dlouhých“ Os Plzeň – Domažlice intervaly 60/120 minut a u Sp Plzeň – Domažlice město 120/0 minut. Lze souhlasit s intervaly špičkovými, u intervalů sedlových by měla aktualizace SP odpovědět na otázku, zda není vhodné jiné rozložení. Tím konkrétněji myslíme zejména potenciální objednávku spěšných vlaků i v sedlech, jelikož s tímto segmentem máme dobré zkušenosti z přepravního hlediska, a to lepší než s „dlouhými“ osobními vlaky,
- v budoucnu nelze vyloučit vedení přímých vozů/vlaků v relaci Plzeň – Horšovský Týn, případně dále do oblasti Českého lesa. Zejména pokud trať 180 bude významně konkurenceschopná, na rameni Poběžovice – Staňkov může dojít i ke zkrácení intervalu i na 30/60 minut. V současnosti je zcela reálně zvažováno obnovení provozu v pracovní dny na celém úseku této trati od prosince 2021 (cca 7 – 8 páry). Železniční stanice Staňkov by tak měla být uzpůsobena pro svěšování a dělení souprav.

Co se týče návrhových grafikonů z dřívější SP, lze s nimi též v zásadě souhlasit s tím, že:

- v dlouhodobém horizontu lze očekávat požadavek u průjezdných osobních vlaků v plzeňském uzlu na dosahování uzlů X:15 a X:45. To se týká zejména vlaků ve směru Heřmanova Hut' a Stod přes Nýřany, které budou průjezdné z trati/na trať 190. Po delší přechodnou dobu (cca 10 – 15 let po dokončení stavby, pokud bude dokončena někdy kolem roku 2028) lze souhlasit s navrženou koncepcí mírně nerespektující tyto uzly, nicméně posléze bude kladen důraz i na dosažení lepších uzlů X:15 a X:45 globálně v celém uzlu Plzeň s postupným rozvojem železniční sítě v uzlu. Tj. dosažení těchto uzlů, pakliže to infrastruktura na tratích ústících do uzlu a přímo v uzlu umožní; tento bod je do značné míry i k diskusi
- v případě konstrukce GVD var. 4b jsou v GVD Sp Plzeň – Domažlice město vedeny do/z uzlu Plzeň velmi těsně na minutu X:00, což nezaručuje přípoje ve/ze Prahu na nejbližší Ex; to považujeme za problematické.

Oproti současnému stavu přibylo také zastavení vlaků kategorie Ex v železniční stanici Holýšov, což je v kompetenci MD ČR. Za Plzeňský kraj jsou strategickými místy zastavení těchto vlaků buď Holýšov, nebo Staňkov, pokud je MD ČR bude ochotné objednávat.

Pokud se zaměříme na veřejnou linkovou dopravu v území, již dnes jedoucí linky přímo z Plzně do Domažlic nejsou Plzeňským krajem objednávány a jedná se o komerční aktivity dopravců. Přímou z Plzně do Domažlic tak Plzeňský kraj objednává pouze železniční dopravu a jednotlivé regionální obslužné linky. V případě modernizace tratě Plzeň – Domažlice bude většina regionálních autobusových linek v území striktně navázána na železniční dopravu bez přímé jízdy do Plzně. S ohledem na plánované přeložky trati je však nutné se obecně situací zabývat individuálně pro každou z variant. V tomto jsme Vám připraveni být nápomocni a případné požadavky dále lépe definovat.

K poskytnutým datům (soubor „*data bus - trať 180.xlsx*“): Z dat jsou odstraněny duplicity v hraničních zastávkách pro cestující jedoucí na Plzeňské karty. Tito cestující fiktivně končí / začínají v hraniční zastávce na okraji Plzně, i když ve skutečnosti pokračují např. z / na CAN (do/z centra Plzně). V surových datech se totiž zobrazují dvakrát – na hraniční zastávce všichni vystoupí a pak opět nastoupí. Data jsou za květen 2018. Z komerční linky 400321 Plzeň – Domažlice ČSAD Plzeň máme data pouze do prosince 2017, kdy jezdila pod číslem 400320 (soubor „*L400320\_170903\_291102.pdf*“) sloučená společně se spoji v závazku veřejné služby (ZVS). K prosinci 2017 došlo k rozdělení jízdních řádů, kdy jsou spoje v ZVS pod linkou 400320 a spoje na komerční riziko pod linkou 400321. **Tato data Vám poskytnutá jsou důvěrná a smí být využita pouze v rámci zpracování předmětné studie.**

Děkujeme za spolupráci a vstřícnost

S pozdravem

Ing. Zdeňka Kmochová  
jednatelka

**Toto stanovisko je zasláno pouze mailem následujícím adresátům:**

Ing. Andrea Plíšková [andrea.pliskova@sudop.cz](mailto:andrea.pliskova@sudop.cz) SUDOP Praha a. s.

Ing. Jan Novák [jan.novak@sudop.cz](mailto:jan.novak@sudop.cz) SUDOP Praha a. s.

Na vědomí

Ing. František Hlaváč [hlavac@szdc.cz](mailto:hlavac@szdc.cz) SŽDC SSZ

**POVED s.r.o.**

Plzeňský organizátor veřejné dopravy  
Nerudova 25, 301 00 Plzeň

IČ: 290 99 846

DIČ: CZ29099846

ID datové schránky: 4xwp5cq

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