

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Vaše č. j.:

ze dne:

Naše č. j.: DSH/7641/15

Spis. zn.: ZN/759/DSH/15

Počet listů: 5

Počet příloh: 2

Počet listů příloh: 5

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Andrea Plišková v. r.
vedoucí střediska 205 – koncepce dopravy
Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Vyřizuje: Ing. Petra Víznerová, Ph.D.

Tel.: 377 195 614

Datum: 24. 6. 2015

Stanovisko k výhledovému stavu regionální veřejné dopravy na trati 190 a v přilehlém okolí

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

na základě domluvy z jednání 22. května 2015 zasíláme upřesňující stanovisko týkající se výhledového stavu regionální veřejné dopravy na trati 190 a v přilehlém okolí, tj. na jižním Plzeňsku.

Navržené stavy můžeme zjednodušit na situace, když nastane varianta bez projektu a varianta s projektem (tj. zcela ideálně dvoukolejná trať Plzeň - Nepomuk).

A) ŽELEZNICE

A1) varianta bez projektu

Lze očekávat, že vyjdeme ze stávající koncepce dopravy na trati a **provoz by se pouze mírně zahušťoval**. V pracovní dny ve špičkách už by však dále osobní doprava významně zahušťována nebyla (vyčerpána kapacita trati), **maximálně by v pracovní dny přibyl vlak kategorie Sp ráno ve směru do Plzně (příjezd cca kolem 7:00)**.

Přidání druhého páru vlaků kategorie Sp za tohoto stavu je velmi málo pravděpodobné (i vzhledem ke kapacitě trati a udržení určité stability JŘ). O víkendu by byla snaha dosáhnout alespoň v určitých částech dne intervalu osobních vlaků 60 minut v úseku Plzeň – Nepomuk (zřejmě alespoň část dopoledne cca 8 až 11 hodin a část odpoledne cca 14 až 19 hodin).

A2) varianta s projektem

Pokud dojde ke zdvojkolejnění tratě Plzeň – Nepomuk a zvýšení traťové rychlosti, přikláníme se k výrazné preferenci železniční dopravy v oblasti. Ve špičkových časech toto znamená zahuštění vlaků kategorie Os v celém příměstském úseku Plzeň – Blovice, resp. až Nepomuk na interval 30 minut, v ostatních obdobích na 60 minut včetně víkendů.

Pokud dálková doprava bude i nadále provozována pouze v intervalu 120 minut, uvažujeme zároveň alespoň v pracovní dny o vedení alespoň 4 párů vlaků kategorie Sp, které vytvoří vhodný proklad na interval přibližně 60 minut s dálkovou dopravou alespoň na území Plzeňského kraje, byť jako racionální se jeví jejich vedení např. do Strakonice. V případě příznivé přepravní poptávky by počet těchto vlaků mohl být i vyšší než 4 páry (až např. 6 párů). Tyto vlaky kategorie Sp zastaví na rozdíl od dálkové dopravy určitě v žst. Blovice, předpokladem může být i žst. Nezvěstice. V úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí by vlaky Sp mohly být vedeny jako zastávkové – na toto v současnosti není zcela ujasněný pohled a je především otázkou možnosti financování daného množství vlaků.

Jak ve variantě A1, tak A2 se zcela reálně uvažuje o prodloužení maxima vlaků (až ke 100 % vypravovaných spojů) do Plzně-Jižního Předměstí a zpět.

U železnice požadujeme tvorbu konceptu regionální železniční dopravy směřovat tak, aby v úseku Plzeň – Nepomuk nedocházelo ke znatelnému zdržování vlaků regionální dopravy předjížděním vlaky dálkové

dopravy. Tímto zdržováním se pak myslí předjíždění takovým způsobem, které zapříčiní pobyt osobního vlaku v dané železniční stanici například ve výši 3-5 minut. Dle našeho názoru a dle návrhových grafikonů z předchozích jednání je toto v zásadě řešitelné.

Plzeňský kraj dále považuje za klíčové pokračovat v přípravě takových variant, které budou znamenat zdvojkolejnění trati Plzeň - Nepomuk zcela a hledat taková řešení, která prokážou potřebnou ekonomickou efektivitu tohoto kroku. Plzeňský kraj již vzhledem k současným podmínkám provozu na trati (stabilita GVD, kapacita trati,...) nemůže upřednostnit varianty, které by znamenaly pouze zdvojkolejnění dílčí.

V případě stability jízdního řádu a plnění GVD obecně je vhodné zvážit, jakým způsobem do studie proveditelnosti zohlednit výlukovou činnost a její negativní dopady. **Pokud zůstane trať Plzeň – Nepomuk jednokolejná, nedojde ani v budoucnu k dostatečné eliminaci negativních dopadů způsobených výlukami.** Výlukový jízdní řád zasíláme jako přílohu „Příloha 1 Výlukový jízdní řád pro úsek Plzeň – Nepomuk“. Tento jízdní řád je zpravidla aplikován vždy, když je vyloučen z provozu úsek Plzeň – Nepomuk. Pakliže zůstane tento úsek jednokolejný, dá se i po rekonstrukci tratě čekat, že budeme muset čelit podobným problémům, byť zřejmě ne tak často. Za zmínku stojí například následující fakta:

- NAD za rychlíky musí být vypravována z Plzně o 28 minut dříve oproti jízdnímu řádu, v opačném směru je zpravidla dojezd do Plzně dokonce o 33 minut později. Toto navíc způsobuje rozvázání všech přípojových vazeb v uzlu X:00 po celou dobu výluky,
- jízdní doby NAD za osobní vlaky jsou též značně vyšší než v bezvýlukovém stavu. Zatímco v trase Plzeň – Blovice jede osobní vlak asi 30 minut, zastávkový autobus jede téměř 60 minut. Pouze přímé autobusy Plzeň – Blovice dokáží dosahovat jízdních dob vlaků, ale pouze tehdy, nedojde-li ke kongescím na příslušné síti pozemních komunikací v oblasti,
- jízdní doby NAD jsou obecně vyšší i v dílčích úsecích, takže například výluka v traťovém úseku Starý Plzenec – Nezvěstice bude též znamenat značné narušení pravidelného jízdního řádu (zatímco osobní vlak má na tomto úseku jízdní dobu kolem 7 až 8 minut, jízdní doby NAD jsou prakticky dvojnásobné, a to nezapočítáváme časy nutné na přestup cestujících),
- jsme toho názoru, že díky zdvojkolejnění úseku Plzeň – Nepomuk dojde v budoucnu do značné míry k eliminaci těchto negativních dopadů, a proto by i toto mohlo být předmětem ekonomického hodnocení.

Jak jsme již zmínili v úvodu, cílem by mělo být hlavně dosažení stability jízdního řádu. V současnosti vzhledem k intenzitě provozu na trati 190 a její jednokolejnosti dochází k narušování plynulosti provozu poměrně často. **V následující tabulce proto přikládáme analýzu pro jednotlivé spoje, která ukazuje, o kolik minut navýší jednotlivé osobní a spěšné vlaky svoje zpoždění při průjezdu po trati 190:**

vlak	navýšení (+)/snížení (-) zpoždění vlaku jízdou na trati 190 [min]	
	II.15	III.15
1969	3,3	3,8
7270	0,0	0,1
7271	0,4	0,3
7274	0,0	-0,5
7275	0,4	1,7
7276	0,7	0,2
7277	1,1	0,2
7278	-0,3	-0,4
7279	3,2	2,7
7280	0,3	0,0
7281	1,0	2,8
7282	0,3	0,9
7283	0,4	2,0
7284	0,2	0,7
7285	0,0	0,0
8901	6,0	4,9
8902	0,5	0,3
8903	15,4	10,2
8904	0,1	1,0
8905	9,3	17,4
8906	0,2	-0,7
8907	5,6	29,2
8908	1,0	2,0
8909	3,7	2,7
8910	1,1	-2,6
8911	4,5	26,1
8912	0,6	0,4
8913	4,9	16,4
8914	-2,5	1,5
8915	5,1	4,1
8916	-0,4	-0,1
8917	3,8	5,0
8918	-0,6	0,5
8940	0,1	0,0
8942	-0,3	0,4
8943	0,9	0,0
8944	0,7	-1,0
8945	1,0	1,6
8946	0,8	3,4
8947	9,5	1,0
8948	1,0	2,4
8949	5,3	4,7
8950	-0,3	0,9
8951	-0,1	2,6
8952	-0,2	-0,6
8953	0,5	0,2
8955	-0,4	-0,2
8960	1,0	0,9
suma	88,8	149,1
průměr	1,9	3,1

Tabulka ukazuje, že některé spoje v únoru a březnu 2015 navýšily průměrně svoje zpoždění při průjezdu trati až o 20 minut. Zde částečně sice mohla sehrát roli i výluková činnost na trati, nicméně tabulka jasně dokládá, že při průjezdu vlaků po trati 190 k navyšování zpoždění o jednotky minut zpravidla dochází, zanedbáme-li i extrémní stavy nad 15 minut. Situace tedy skutečně již v současnosti není ideální, přitom Plzeňský kraj předpokládá, že na této trati bude objednávat vlaků ještě více. **Přitom v únoru 2015 každý vlak, který je objednáván Plzeňským krajem, navýšil svoje zpoždění průjezdem po trati 190 asi o 1,9 minuty a v březnu 2015 dokonce o 3,1 minuty. Tyto hodnoty pro nás nejsou rozhodně zanedbatelné.**

Vysvětlení k tabulce: kladné hodnoty znamenají, že vlak během jízdy po trati 190 zpoždění navýšil. Záporné hodnoty naopak signalizují snížení zpoždění.

Jako přílohu č. 2 Vám zasiláme **rozběr přenášení zpoždění mezi vlaky na trati 190** pro Vaše další použití v rámci ekonomických propočetů. Analýza je za období 25. 5. Až 31. 5. 2015. V uvedené tabulce jsou všechny vlaky v uvedeném období – celkem 148 vlaků a z toho 88 vlaků bylo opožděno z důvodu čekání na jiný zpožděný vlak. Procentuální výše zpoždění z důvodu čekání je uvedena v posledním sloupci. Pokud bylo zpoždění jenom z důvodu čekání na jiný vlak, je uvedeno 100 procent, je-li číslo nižší, jedná se o podíl s jiným důvodem zpoždění.

B) AUTOBUSY

B1) varianta bez projektu

Očekáváme, že určité návaznosti budou nově koncentrovány na vlaky, ale ne v takovém množství, jako by nastalo ve variantě s projektem. To vzhledem k předpokládanému nedosažení pravidelného intervalu 30 minut vlaků kategorie Os a tedy z důvodu nemožnosti zcela komfortního dosahování pravidelných návazností. V současné době jsou vedeny ve špičkové dvouhodině osobní vlaky v intervalech 20 - 40 - 60 minut.

Minimálně v intervalovém rozpětí 60 minut ve špičce mezi vlaky se předpokládá vždy nad rámec vedení osobního vlaku zajištění autobusového spoje do Spáleného Poříčí přímo z Plzně, jenž obslouží navíc Šťáhlavice a Sedlec (místní části obcí), které nemají rychlý přístup k vlaku. K tomu například očekáváme i vedení dalších jednotlivých autobusových spojů i mimo tuto oblast delšího intervalu mezi vlaky kategorie Os. Jde o spojnici z Plzně ve směrech Nezvěstice - Spálené Poříčí, Nové Mítrovice, Míšov; Blovice – Čížkov, Chocenice, Letiny, Skašov, Měcholupy, Plánice.

Z Blovic sice nově povede páteřní linka 422 do Plzně, avšak vzhledem k jízdní době cca 1 hodina nelze předpokládat, že by se stala konkurencí vlaku. Jde pouze o spojení několika stávajících linek do jedné souvislé linky, jelikož pro řadu obcí (Chlum, Střížovice, Chválenice) podél silnice I/20 je dnes prakticky nemožné dostat se do spádových Blovic.

Poslední možnost využití návazností na autobusy je z Nepomuka, kde dojde ke zlepšení přípojných vazeb bus – vlak ve směrech: Čížkov, Mladý Smolivec, Kasejovice, Neurazy, Plánice, Žinkovy, Přestice. V případě Nepomuku dojde rovněž ke zkvalitnění spojení s centrem města a zároveň ke zrušení přímých rychlých BUS spojů (stávající linka 440615).

Předpokládaný návrh dopravního řešení BUS pro tuto etapu lze nalézt zde: <http://www.poved.cz/projekty/nova-dopravni-reseni/druhy-navrh-dopravniho-reseni-uzemniho-celku-blovicko-byl-obcim-rozeslan-dne-8-1-2014.aspx>

B2) varianta s projektem

Vzhledem k tomu, že oproti současnosti bude železniční doprava rychlejší (například v úseku Plzeň - Nezvěstice osobní vlak asi o 5 minut oproti současnosti, což již na příslušnou vzdálenost považujeme za celkem zajímavý výsledek) a bude možné dosáhnout pravidelného intervalu osobních vlaků v příměstské oblasti Plzně 30 minut, očekáváme další úpravy návazné autobusové dopravy.

Přepravní vztah Plzeň – Spálené Poříčí by primárně probíhal s přestupem vlak - bus v železniční stanici Nezvěstice (špičkový interval autobusových spojů Spálené Poříčí – Nezvěstice může dosahovat intervalu 30 minut) S asi 5 minutovým přestupem v Nezvěsticích bude možné trasu Plzeň - Spálené Poříčí zvládat asi za 35 minut, zatímco přímý autobus by jel pravděpodobně 45 - 50 minut. **Z tohoto hlediska lze očekávat, že všechny cesty veřejnou dopravou v relaci Spálenopoříčsko – Plzeň by byly primárně realizovány s přestupem vlak – bus v Nezvěsticích.** Výjimkou by mohly být jediné dálkové autobusové spoje (provoz na komerční riziko dopravce), případně vybrané spoje v závazku veřejné služby v delších trasách (např. Plzeň – Rožmitál), ale v

max. rozsahu 5 párů spojů v pracovní den a tři páry o víkendech (i u těchto spojů by však byla zřejmě zajišťována přestupní vazba na vlak v Nezvěsticích).

Při takto rychlém železničním spojení se jeví jako účelné co nejvíce autobusových spojení například v relacích „Blovic – okolní menší sídla“ napojit pouze na drážní dopravu. I s přestupem bude rychlejší spojení do Plzně po železnici oproti přímému autobusu. Očekáváme, že i pro vybrané obce na silnici I/20 bude rychlejší spojení s přestupem v Blovicích než jízda autobusem přímo z Plzně (typický přepravní vztah Plzeň – Chocenice: zatímco jízdní doba přímého autobusového spoje se zpravidla pohybuje od 40 minut výše, při kombinaci bus + vlak očekáváme zkrácení k 35 minutám, **v případě přípoje od vlaku kategorie Sp však i méně než 30 minut**. Takto by mezi Blovicemi a obcí Chocenice (příp. dále od Blovic) mohlo být vedeno více než 10 párů autobusových spojů v pracovní dny a více než 5 párů spojů o víkendu s přímými vazbami na vlaky v Blovicích (tyto autobusy by z obce Chocenice pak pokračovaly do širšího okolí v oblasti).

V Nepomuku budeme usilovat o dosažení maximalizace spojení od železniční stanice do města a zpět ke každému vlaku.

Významnými sídly v oblasti Nepomucka jsou též Neurazy (921 obyvatel) a Plánice (1703 obyvatel). **Při významném zkvalitnění železniční dopravy se jeví jako nejúčelnější cesty mezi Plzní a těmito sídly realizovat s přestupem v železniční stanici Nepomuk.** Při kombinaci vlak (Sp,R) + bus by mělo spojení Plzeň – Neurazy trvat kolem 50 minut a Plzeň – Plánice kolem 65 minut. Přímé autobusové spoje by pak pravděpodobně nebyly do Plzně vedeny z těchto sídel zcela. V současné době trvá spojení Plzeň – Plánice autobusem asi kolem 75 minut, a to u nejrychlejších variant spojů. Není výjimkou, že cestovní doba v případě autobusu (max. s 1 přestupem) se pohybuje i kolem 90 minut. **Z tohoto hlediska je oprávněné očekávat vytvoření intervalu spojů až 60 minut v přepravních špičkách a 120 minut v dopravních sedlech v ose Nepomuk, žel. st. – Plánice za účelem napojení těchto obcí ve směru Plzeň.** Aplikace zmíněných intervalů je však též otázkou vývoje přepravních vztahů v oblasti, které z Plánice a Neuraz ve směru Plzeň zatím nejsou výrazné (byť u Neuraz převažují a zde je výrazná spádovost i do Nepomuka), ale obecně očekáváme růst poptávky po spojení s velkými centry (Plzeň, Praha) v budoucích letech v celé oblasti Plzeňského kraje.

Očekáváme též kvalitnější napojení Kasejovic a okolí na páteřní spoje veřejné dopravy na trati 190. Kasejovice by měly mít možnost spojení na každý/od každého R/Sp obsluhujícího železniční stanici Nepomuk. Přepravní vztah Nepomuk – Kasejovice (-Blatná) bude realizován jak po železnici, tak veřejnou linkovou dopravou (v úseku Nepomuk – Kasejovice – Lnáře).

Jednoduše lze situaci shrnout tak, že pro přepravní vztahy Plzeň – jiná obec na jižním Plzeňsku bude pro velkou část případů primární užívání železnice, jelikož projektový stav by měl přinášet významné časové úspory i za podmínky, kdy budeme doslova „nutit“ cestující přestupovat na autobusy. V případě, že budou návaznosti vytvořeny, bude požadována jejich garance, kterou bude zajišťovat krajský dynamický dispečink.

Věříme, že výše uvedené informace pomohou zlepšit ekonomické hodnocení především variant s plně dvoukolejným úsekem Plzeň – Nepomuk.

S pozdravem

Ing. Jaroslav Vejprava
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Příloha

1. Výlukový jízdní řád Plzeň – Nepomuk
2. Přenášená zpoždění 25. - 31. 5. 2015

Rozdělovník

SŽDC, GR, O7 (Ing. Kašparová)
POVED (Ing. Benediktová, Ph.D.)