



PLZEŇSKÝ KRAJ
KRAJSKÝ ÚŘAD
Škroupova 18, 306 13 PLZEŇ

1/4

Vaše č. j.:

Ze dne:

Naše č. j.: DSH/9565/14

Spis. zn.: ZN/236/DSH/14

Počet listů: 4

Počet příloh: 4

Počet listů příloh:

SUDOP Praha, a. s.

Ing. Pavel Jeřábek, Ing. David Fuksa

Olšanská 1a

130 80 PRAHA 3

nd9sqfy

Vyřizuje:

Lenka Tomanová

Tel.:

377 195 619

E-mail:

lenka.tomanova@plzensky-kraj.cz

Datum:

30.07.2014

Odpověď na žádost o podklady k akci Studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“

Vážení,

odpovídáme na Vaši žádost o podklady ke Studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“.

V tomto dopise najdete jak vyjádření a odpovědi na otázky k žádosti o podklady z 9. července (vyřizuje Ing. Jeřábek), tak k žádosti z 21. července (vyřizuje Ing. Fuksa).

Obecně k trati 190 si dovolíme říct, že již dnes je jejím značným nedostatkem omezená kapacita. V úseku Plzeň – Nepomuk nemůže být realizován ve špičkách provoz osobních vlaků v pravidelném intervalu 30 minut, přidání vlaků kategorie Sp v prokladu s vlaky R prakticky způsobí vyčerpání kapacity tratě již zcela. Dle našeho názoru je jediným přijatelným řešením tohoto stavu zdvojkolejení celého úseku Plzeň – Nepomuk. Toto by mělo být provedeno i s ohledem na fakt, že se jedná o jednu z nevytíženějších tratí Plzeňského kraje, co se regionální dopravy týče.

Z hlediska rozmístění zastávek a železničních stanic doporučujeme následující:

- v Plzni realizovat výstavbu nové zastávky Plzeň-Slovany poblíž křižovatek ulic Částkova, Sušická a Lobežská,
- zvážit přesun zastávky Mileč blíže k obci (přesun cca o 1 km ve směru k Plzni),
- zvážit výstavbu zastávky Pačejov-ves mezi žst. Pačejov a zast. Jetenovice,
- zvážit přesun zastávky Velký Bor do Horažďovické Lhoty.

Současná místa zastavení tedy rušit nechceme, vyjma přeložení zastávky Velký Bor do Horažďovické Lhoty a přesunu zastávky Mileč blíže k obci.

Již v krátkodobém horizontu do 5 let může dojít k mírným změnám v konceptu dopravy, avšak při provozu na stávajícím stavu infrastruktury (neočekáváme do pěti let radikální zlepšení) a v závislosti na případném pořízení moderních elektrických jednotek. Vzhledem ke kapacitě tratě a jejím možnostem se však nejedná o zásadní změny v koncepci dopravy, spíše o zvýšení atraktivity osobní přepravy. V krátkodobém horizontu tedy očekáváme kromě

zachování současného stavu dálkové dopravy (uvítali bychom provoz posledního páru R denně místo omezení pouze na pátek a neděli) následující opatření v regionální dopravě:

- hodinový takt vlaků kategorie Os odjíždějích z Plzně hl. n. kolem minuty X.09. Do Blovic je předpoklad provozu v hodinovém taktu celodenně a celotýdenně. Do Nepomuka je též předpoklad provozu zpravidla v intervalu 60 minut, může však již docházet k vypuštění některých spojů. V úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí je základní takt 120 minut, v přepravních špičkách pracovního dne až 60 minut. Některé tyto vlaky mohou být vedeny jako vlaky kategorie Sp průjezdné přes plzeňský uzel ve/ze směru Mariánské Lázně,
- ukončování vlaků by nemělo probíhat v Plzni hl. n. jako dnes, ale vlaky by měly být průjezdné až do Plzně-Jižního předměstí,
- dvouhodinový takt spojů Plzeňské linky Kozolupy – Blovice v pracovní dny,
- za účelem lepšího naplnění přepravních potřeb obyvatelstva a optimálního počtu souprav může docházet k odchylkám od jednotného taktového schématu. Dopravní řešení uvažované pro krátkodobý horizont proto zasíláme jako přílohu „190_PlzenJizni_HorPredm.xlsx“ (do tohoto období můžete zároveň již uvažovat jako doplněk k nabídce konceptu 3 páry Sp/24 hodin Plzeň – Horažďovice předměstí a zpět jako zahuštění vlaků kategorie R ve špičkovém období, k jejichž objednávce může při příznivé finanční situaci dojít).

Na přelomu střednědobého a dlouhodobého horizontu (tj. mezi lety 2025 – 2030) by však dle našeho názoru mělo u infrastruktury dojít k zásadním opatřením. Jak již bylo zmíněno výše, zdvojkolejnění tratě Plzeň – Nepomuk je nevyhnutelné.

V tomto období by mělo být dosažitelné vedení vlaků kategorie Sp v intervalu 120 minut v prokladu se spoji R, které by mohly být vedeny až do Sušice. Mezi Plzní a Nepomukem by tyto vlaky zastavovaly pouze v Blovicích, mezi Nepomukem a Horažďovicemi předměstím alespoň v Pačejově, ale nelze vyloučit obsluhu všech zastávek v závislosti na finančních možnostech objednatele (záleží, zda bude k dispozici dostatek financí na zajištění zastávkových osobních vlaků mezi Nepomukem a Horažďovicemi předměstí – pakliže ano, Sp nemusí zastavovat všude). V souvislosti s úvahou vedení Sp vlaků přímo do Sušice je vhodné zvážit elektrizaci tratě Horažďovice předměstí – Sušice a případně definitivně posoudit možnost výstavby nové spojky mezi tratěmi 185 a 190 pro bezúvratovou jízdu do Sušice mimo Horažďovice předměstí. Zároveň je vhodné prověřit možnosti využití vlečkového systému ve městě Sušice k vedení vlaků až do centra města s výstavbou nové zastávky Sušice město.

Osobní vlaky by měly být provozovány v úseku Plzeň – Nepomuk až v intervalu 30 minut (to by pokrylo též současné spoje PL). V případě elektrizace tratě 180 je z hlediska počtu cestujících vhodné provozní propojení právě s tratí 180 namísto tratě 170 ve směru Cheb. V úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí by byly vlaky kategorie Os vedeny pouze v intervalu 120 minut v přepravní špičce v pracovní dny (v případě, že Sp vlaky zmíněné výše by zastavovaly v úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí všude) nebo v intervalu 120 minut celodenně a celotýdenně, výjimečně 60 minut ve špičkách pracovních dnů (v případě, že Sp vlaky zmíněné výše by zastavovaly v úseku Nepomuk – Horažďovice předměstí pouze v Pačejově).

Vedení vlaku R/Sp očekáváme z Plzně hl. n. kolem minuty 00 jako dnes, dosažení Horažďovic předměstí kolem minuty X.45. Osobní vlaky by byly vedeny z Plzně kolem minut X.15 a X.45, dosahování Horažďovic předměstí vybranými Os je vhodné kolem minuty X.15 (L.15).

Pro trať 190 je důležité zároveň udržení přípojových vazeb na regionální trať. Předpokládáme následující:

Nezvěstice: návaznost kolem minuty X.30 mezi osobními vlaky tratí 190 a 175, předpokládáme jak návaznost ve/ze směru Plzeň, tak ve/ze směru Blovice, tedy fixace Os na trati 190 kolem minuty 30 je nezbytná. Vidíme však možnost mírného rozvolnění uzlu v případě, že vlaky směr Příkosice odjedou z Nezvěstic kolem minuty 35 a přijedou kolem minuty 25, což je podmíněno úspěšnou rekonstrukcí úseku Rokycany – Příkosice. V úseku Nezvěstice – Příkosice předpokládáme interval vlaků 60 minut v přepravních špičkách, 120 minut v ostatních obdobích,

Nepomuk: návaznost kolem minuty X.30 mezi R/Sp na trati 190 a Os na trati 191. V úseku Nepomuk – Blatná předpokládáme interval vlaků 60 minut v přepravních špičkách, 120 minut v ostatních obdobích. Preference spojení především do/z Plzně,

Horažďovice předměstí: předpokládáme odjezd osobních vlaků ze žst. Horažďovice předměstí ve směru Sušice kolem minuty S.50 (přípoj na R z Plzně, veden do Sušice či Klatov) a L:20 (přípoj od R z Českých Budějovic a Os z Plzně, veden do Sušice či Klatov). Dále je vhodné uvažovat se Sp Plzeň – Sušice, které by v případě varianty výstavby nové výše zmíněné spojky mezi tratěmi 185 a 190 minuly ve směru z Plzně žst. Horažďovice předměstí kolem minuty L.50. Od těchto Sp by mohly být v dlouhodobém horizontu z Horažďovic kolem minuty S.10 vedeny osobní vlaky do Strakonice. V tomto případě je však objednávka vlaků též podmíněna zájmem Jihočeského kraje. Obdobně lze z časového hlediska uvažovat i pro případ varianty bez spojky s úvratí v žst. Horažďovice předměstí.

U veškerých uváděných taktových časů uvažujeme symetrii v minutě 00, z čehož si je možné odvodit opačný směr.

Nyní krátce k požadovaným datům. Data o přepravním zatížení na železnici monitoruje především dopravce vlaků v závazku veřejné služby, tedy ČD, a. s. Tato data jsou obchodním tajemstvím dopravce a nemůžeme Vám je poskytnout, je nutné obrátit se přímo na České dráhy. Minulý rok v únoru jsme však prováděli na trati 190 rozsáhlý přepravní průzkum, jehož výstupem je též matice přepravních vztahů, kterou Vám můžeme pro účely této studie zaslat. Matici zasíláme jako přílohu „matice_celkova.pdf“. Průzkum byl prováděn zároveň pro trať 170 v úseku Plzeň – Mariánské Lázně. Matice přibližně znázorňuje počty cestujících v pracovní den v únoru 2013, většina vlaků byla odjeta v průzkumu právě jednou, nebyly odjety pouze některé spoje v okrajových částech dne. V případě dat týkajících se linkové autobusové dopravy Vám zasíláme data v přílohách „SUDOP_190.xlsx“ a „1_Zastavky.xls“. K těmto datům uvádíme, že jde o typický měsíc a jde o linky, které jsou v závazku veřejné služby. V sestavě je linka, spoj a odkud kam, přičemž číselník zastávek posíláme též.

Co se týče výhledové vozby v oblasti regionální železniční dopravy, předpokládáme nasazení moderních elektrických jednotek, například Regio Panter či jednotek s obdobnými

vlastnostmi. S ohledem na kapacitu těchto jednotek a přepravní zatížení na trati 190 je nutné uvažovat s jejich zdvojováním, a to minimálně v úseku Plzeň – Nepomuk (zde mohou nastat situace, kdy je nutné vytvořit soupravu o kapacitě cca 400 míst k sezení). V Nepomuku jsme ochotni akceptovat rozpojování a spojování jednotek, ale pouze tehdy, budou-li dodrženy veškeré přípojové vazby v žst. Horažďovice předměstí (tj. příjezd Os od Plzně do Horažďovic předměstí kolem minuty L.15 a odjezd přípoje na Sušici v L.20, případně přímá vozba). Zdvojování předpokládáme spíše u vlaků kategorie Os, u vlaků kategorie Sp při nasazení kapacitnější jednotky (řada 640) by měla být kapacita dostačující (cca 250 míst k sezení), pokud nevzrostou přepravní proudy mezi Plzní a Nepomukem či Sušickem, s čímž je však nutné též kalkulovat. S ohledem na tato fakta doporučujeme tedy žst. Nepomuk projektovat tak, aby umožnila rychlé spojování a rozpojování jednotek (tj. použití cestových návěstidel apod.).

Nyní ještě krátce k plánovaným krokům v oblasti veřejné linkové dopravy. V současné době probíhá analýza linek veřejné autobusové dopravy v oblasti jižního Plzeňska pro Nové dopravní řešení. Výsledkem tohoto dopravního řešení bude zlepšení návazných spojů na drážní dopravu zejména v přestupních uzlech Nezvěstice, Blovice, Nepomuk, Pačejov a Horažďovice předměstí. Zároveň je plánována i návazná víkendová doprava do již zmíněných zastávek. Výsledkem dopravního řešení autobusových linek veřejné dopravy bude tedy zrušení souběhů s drážní dopravou, větší proklad spojů mezi sebou, zlepšení provázanosti mezi centry vzdálenějšími od železniční stanice (typicky Nepomuk, Horažďovice předměstí), rozšíření integrované dopravy do této oblasti a zlepšení kvality veřejné linkové dopravy. Realizace tohoto Nového dopravního řešení se předpokládá nejdříve od druhé poloviny roku 2016.

V případě dalších dotazů se obraťte na Ing. Benediktovou, benediktova@poved.cz, 733 698 607.

S pozdravem

Ing. Jaroslav Vejprava
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
podepsáno elektronicky

Přílohy:

- 190_PlzenJizni_HorPredm_SUDOP.xlsx
- matice_celkova.pdf
- SUDOP_190.xlsx
- 1_Zastavky.xls