

JIKORD s.r.o.  
Ing. Jiří Borovka, Ph.D., MBA  
Okružní 517/10  
370 01 České Budějovice

PRJATO  
552/2016/ZE  
12. 07. 2016  
JIKORD s.r.o.

Dne 14. června 2016

**Žádost o projednání změny koncepce křižování rychlíků na trati 190 (Studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice – Plzeň)**

Vážený pane doktore,

na jednání ve věci přípravy jízdních řádů 2016/2017, které se uskutečnilo dne 23.03.2016, jsme jakožto zástupci obcí byli mimo jiné seznámeni s plánovanou modernizací trati 190 Plzeň-České Budějovice a koncepcí dopravy po jejím provedení. Studie proveditelnosti uvažuje s tím, že po dokončení modernizace trati dojde k přesunutí křižování rychlíků ze stanice Katovice do stanice Horažďovice předměstí. S tímto již v průběhu jednání vyslovili nesouhlas zástupci Města Strakonice a Města Blatná a požádali Vaší organizaci o zaslání studie, aby k ní mohli uplatnit vyjádření.

Ze zaslané studie vyplývá, že mimo varianty označené jako "bez projektu" a "A1" (tj. varianty, kdy by nebyly provedeny žádné nebo pouze minimální stavební úpravy trati) počítají všechny ostatní varianty se vzájemným křižováním rychlíků linky R 11 v železniční stanici Horažďovice předměstí, odkud mají odjíždět přibližně v celou lichou hodinu. Ze Strakonice mají rychlíky ve směru na Plzeň odjíždět vždy v sudou hodinu + 48 minut a ve směru na České Budějovice (-Brno) vždy v lichou hodinu + 13 minut. Možnost přesunutí křižování do železniční stanice Strakonice není uvažována ani v jedné z variant.

Jakožto zástupci obcí, které leží na přípojných tratích 203 (Březnice-Strakonice) a 198 (Strakonice-Volary) **s přesunutím křižování rychlíků do stanice Horažďovice předměstí nesouhlasíme a naopak požadujeme přesunutí křižování do stanice Strakonice z následujících důvodů:**

- 1.) Křižování rychlíků ve Strakonicích by umožnilo podstatné zlepšení přestupních vazeb jak mezi tratí 190 a tratěmi 198 a 203, tak i mezi tratěmi 198 a 203 vzájemně, kde přestupní vazby vůbec také nejsou zanedbatelné. Zejména zrychlení jízdy do krajského města by do vlaků určitě přilákalo řadu nových cestujících, neboť po plánované rekonstrukci trati 190 by při přesunutí křižování rychlíků do Strakonice jízdní doba mezi Českými Budějovicemi a většinou obcí ležící na citovaných vedlejších tratích konkurovala cestování osobním automobilem. Naopak prodloužení čekání na přípoj ve Strakonicích při cestě z/do Českých Budějovic by od cestování vlakem mohlo odradit i některé stávající cestující.
- 2.) Jestliže po rekonstrukci dojde ke zkrácení jízdních dob na trati 190, měla by být z logiky věci prvotně prověřena a zpracována varianta s křižováním rychlíků linky



R 11 ve Strakonících. Jestliže stavební úpravy trati nově umožní technologicky i jiné křižování nežli v Katovicích, nabízí se jako první uvažovat právě o Strakonících, které jsou od Katovic o 3 km blíže než Horažďovice předměstí. Stanice Strakonice prošla v letech 2014 a 2015 rozsáhlou modernizací (vč. zabezpečovacího zařízení a nástupišť) a byla by tak ke křižování rychlíků velice vhodná. V této stanici je možný přestup „hrana-hrana“ mezi rychlíkem a nejméně jedním navazujícím vlakem regionální dopravy. Křižováním ve Strakonících by došlo k časovému posunu rychlíků v obou směrech jízdy oproti studii o cca 11 min., což by znamenalo dojezd do Plzně v cca lichou hodinu + 50 min. a odjezd z Plzně v sudou hodinu + 09 min. Oproti stávajícímu jízdnímu řádu by se pořád jednalo o vylepšení (příjezd o 7 min. dříve, odj. o 7 min. později), tj. změna konceptu by neměla mít negativní vliv na přípoje v Plzni.

- 3.) Při veškerém respektování dopravního významu železniční stanice Horažďovice předměstí nemá tato zdaleka takový dopravní význam jako železniční stanice Strakonice, což bude jistě patrné i ze sledování frekvence cestujících. V Horažďovicích předměstí se připojuje pouze jedna regionální železniční trať, zatímco ve Strakonících dvě. Na rozdíl od Horažďovic provozuje Město Strakonice 4 linky MHD, které zastavují přímo před železniční stanicí. Již léta zde přitom řeší problematiku zajištění přípojů k vlakům a od vlaků, neboť vlivem křižování rychlíků v Katovicích přijíždějí a odjíždějí vlaky v jednotlivých směrech postupně v průběhu 25 minut. Posunutím křižování do stanice Horažďovice předměstí by se situace ve vztahu k návaznostem na MHD Strakonice ještě zhoršila. Stejná situace je i ve vztahu k přestupům mezi železniční a linkovou autobusovou dopravou. V Horažďovicích předměstí zastavují u železniční stanice dle aktuálně platných jízdních řádů pouze tři autobusové linky, přičemž se jedná nejvýše o 7 párů spojů denně. Spoje zastavující na zastávce Horažďovice, předměstí žel.st. nejsou zjevně nikterak systematicky vedeny k vlakům a od vlaků, časy jejich příjezdu a odjezdu jsou z hlediska železniční dopravy víceméně náhodné. Naopak ve Strakonících má mimo MHD zastávku u železniční stanice dalších 6 linek, přestupní vazby mohou být i mezi železniční dopravou a nedalekým autobusovým nádražím, kde je provozováno 48 linek. V budoucnu se plánuje přesunutí autobusového nádraží proti železniční stanici a vytvoření přestupního terminálu.
- 4.) Jelikož má na trati 225 výhledově dojít k posunutí křižování rychlíků linky R 11 do Jindřichova Hradce, kde jsou pro tuto úpravu obdobné důvody, jako jsou dle našeho názoru i ve Strakonících, zůstanou při křižování rychlíků ve stanici Horažďovice předměstí v Českých Budějovicích velmi krátké doby na výměnu lokomotivy nebo případný přestup. To může v případě výluk či jakýchkoliv dopravních komplikací vést ke značené nestabilitě jízdního řádu. Naopak křižování ve Strakonících by umožňovalo eliminaci případných zpoždění.
- 5.) Posunutí odjezdu a příjezdu vlaků ve Strakonících bude mít na tratích 198 a 203 s největší pravděpodobností negativní dopad v podobě rozvázání některých přípojů v koncových stanicích. Ze studie např. vyplývá, že by nejspíše došlo k rozvázání přípojů mezi tratěmi 194 (směr Černý kříž) a 198 ve Volarech; studie se v této věci v jednotlivých přílohách rozchází. Na trati 203 má být z důvodu posunu odjezdu vlaků ze Strakonice zkrácen pobyt osobních vlaků Strakonice-Březnice v Blatné na 2 minuty, což může činit provozní problémy – v Blatné dochází často k výměně strojvedoucích, v případě posil k odstavování přípojného vozu, vybírání tržby z vlakových automatů apod. Přípoje k rychlíkům a od rychlíků linky R 26 v Březnici sice mají dle studie zůstat zachovány, není ovšem zřejmé, zdali navržené vedení těchto vlaků je řešeno v návaznosti na budoucí koncepci tratí 170 a 171; spíše se zdá pravděpodobné, že



studie předpokládá víceméně zachování stávajícího stavu. Po dokončení modernizace úseků Beroun-Praha hl.n. a Plzeň hl.n.-Rokycany přitom jistě dojde ke změně konceptu dálkových vlaků Praha-Beroun-Plzeň a nelze vyloučit vedení vlaků linky R 26 v odlišných časových polohách. Navržené řešení přitom umožňuje pozdější odjezdy/příjezdy osobních vlaků trati 203 z/do Březnice nejvýše v řádu několika minut. S ohledem na časové polohy rychlíků na trati 170 lze u linky R 26 do budoucna předpokládat právě dřívější odjezdy z Březnice směrem na Prahu a pozdější příjezdy od Prahy.

Vzhledem k uvedeným argumentům Vás žádáme, zda byste se mohl při jednáních se SŽDC s.o., Ministerstvem dopravy a dalšími příslušnými institucemi zasadit o uplatnění požadavku na změnu Studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice – Plzeň v tom smyslu, aby bylo prověřeno a zapracováno výhledové křižování rychlíků linky R 11 v železniční stanici Strakonice.

S pozdravem

OBEC LČOVICE

IČ 005 83 324

LČOVICE 64

384 81 ČKYNĚ

Podpisy starostů

MĚSTO BLATNÁ

MĚSTO  
BLATNÁ

OBEC BĚZDĚDOVICE

MĚSTO SEDLČICE

MĚSTO STRAKONICE

MĚSTYS RADOMYSL

OBEC NISOVICE

MĚSTO BĚLČICE

OBEC MAČKOV

Město Zborovice

OBEC MALENICE

MĚSTO VOLYNĚ

Město Vimperk



MĚSTO BĚLČICE

nám. J. Kučery 17

387 43 Bělčice ①

