

## **Linka R11b České Budějovice - Plzeň**

Vyjádření odboru veřejné dopravy k žádosti o podklady ke SP „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“.

### **Stávající stav**

Linka je vázána na uzly České Budějovice S.00 a Plzeň S.00. Ve stanici České Budějovice navazuje na druhou část linky R11b. Ve stanici Plzeň hl. n. tvoří přestupní vazby ve směru Cheb a Praha (linka R6) a také ve směru Most (linka R16). Funkci linky a její konstrukční polohu významně ovlivňuje skutečnost, že v mnoha případech vede trať 190 těsně mimo dosah nejvýznamnějších sídel (Vodňany, Písek, Horažďovice. Přímou obsluhu zajišťuje pouze v případě Strakonice a Nepomuku. Nejen toto si vynucuje potřebu vytvářet na návazné trati vazby s regionální dopravou. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce, která je z dlouhodobého pohledu odpovídající potřebám obsluhy území.

### **Výhledový stav při zachování stávající SJD ČB-PLZ 120 minut**

Ve výhledovém stavu je předpoklad rozlomení ramen A a B linky R11 na samostatné provozní celky. Základem konstrukce linky R11b zůstávají uzly České Budějovice a Plzeň ve shodném režimu jako dnes. K drobným úpravám časových poloh může docházet v souvislosti se změnami parametrů infrastruktury v oblasti a s vytvořením expresního segmentu na tratích 170 a 220.

Uzel v Českých Budějovicích bude nadále konstruován jako S.00 s vazbami na linku R11b a spoje regionální dopravy. Vytvoření stabilní vazby ve směru trati 220 na vlaky R nebo Ex není primárním cílem, ale její dosažení by bylo vítáno.

V uzlu Plzeň dojde ke změně u linky R6, která bude rozdělena na 2 segmenty. Linka R11b bude primárně vedena na uzel S.00 a vazby shodné se současným stavem.

### **Výhledový stav při zlepšení parametrů infrastruktury**

Zlepšení parametrů infrastruktury se může na trati 190 odehrávat ve 2 základních směrech:

#### **a) zrychlení trati a krácení cestovní doby**

Tato změna by přinesla větší volnost v konstrukci krajních uzlů linky. Zejména v uzlu Plzeň by došlo k pozitivnímu efektu ve vazbě ve směru na Cheb a k uvolnění podmínek obtížné konstrukce chebské větve linky R6. Nadále bude uzel Plzeň sledován jako S.00, a to i v případě výrazného krácení cestovní doby (až na SJD 90').

Podobně tak uzel České Budějovice bude dlouhodobě konstruován jako S.00. Zde však vidíme možnost úpravy přesné časové polohy linek v závislosti na konkrétní realizaci provozního konceptu dvouvrstvé dálkové dopravy na trati 220.

Úspory v cestovní době by primárně napomohly ke stabilitě provozního konceptu. Ve stávajícím stavu je souhrnná doba na obrát vlaku 14 minut (8+6). Takto krátká doba představuje riziko přenosu zpoždění na obrátový vlak a její prodloužení je jedním z efektů, který očekáváme z realizace tohoto záměru.

S tímto bodem dále úzce souvisí vzájemné křižování vlaků linky R11b. Ve stávajícím stavu k němu dochází ve stanici Katovice. V případě krácení cestovní doby by bylo možné křižování přesunout. Do úvahy přicházejí 3 varianty řešení konstrukce linky:

1. Přesun křižování do stanice Horažďovice předměstí (nebo do její blízkosti v případě dvoukolejné trati) se jeví jako nejméně vhodné řešení s ohledem na rozpad uzlu a přípojných návazností ve stanici Strakonice. Zde jde především o trať ve směru Vimperk.

2. Přesun křižování do stanice Strakonice má opačný efekt, ale domníváme se, že existuje alespoň jedno odpovídající řešení vazeb ve stanici Horažďovice předměstí. Toto řešení však vyžaduje jednání mezi MD a Plzeňským krajem za účelem vytvoření společné koncepce. Její základ spočívá v zavedení osobního vlaku Horažďovice předměstí – Klatovy od spoje R11b z Plzně (vazba Plzeň – Horažďovice/Sušice), v zavedení osobního vlaku Horažďovice předměstí – Sušice (–Klatovy) od spoje R11b z Českých Budějovic, který by primárně zajišťoval vazbu České Budějovice – Sušice a dále by již nemusel být veden nebo by byl veden v dle zbylých možností konstrukce v pomalé trase, a v zavedení autobusového spojení Horažďovice předměstí – Klatovy od spoje R11b z Českých Budějovic pro zajištění vazby České Budějovice – Klatovy s možností zajištění místní obsluhy. I v této variantě je nezbytné zachovat okrajové podmínky v uzlu Plzeň. Případný rozpad uzlu ve stanici Horažďovice předměstí je neakceptovatelná varianta.
3. Zachování stávající stavu s křižováním přibližně uprostřed mezi stanicemi Strakonice a Horažďovice předměstí. Toto řešení umožní nadále zachovat konstrukci 2 širokých uzlů s obousměrnou vazbou ve Strakonici a Horažďovicích předměstí zároveň. Nejedná se o optimální řešení, avšak je akceptovatelné v případě, že by nedošlo ke shodě s regionálními objednateli. Zajištění přestupních dopravních spojení ze směru Plzeň i České Budějovice v obou stanicích je jednou z klíčových úloh této linky.

#### **b) zvýšení kapacity jednokolejné trati**

Velký potenciál tohoto projektu spatřujeme v možnosti rozšířit četnost spojů dálkové, ale také regionální dopravy na trati 190. Ze strany Ministerstva dopravy není předpoklad celodenní obsluhu linkou R11b s intervalem 60 minut, přesto se domníváme, že by toto měla infrastruktura umožnit pro zavedení vložených posilových spojů s výsledným taktem 60 minut.

Zvýšení kapacity by přineslo velký efekt v regionální dopravě při obsluze spádových oblastí měst České Budějovice a Plzeň. Infrastruktura by proto měla umožnit bezkonfliktní vedení příměstských vlaků v odpovídajícím taktu.

#### **K dalším otázkám uvádíme odpovědi v následujících bodech:**

- Ve výhledovém stavu je předpoklad na zachování 8 párů dálkových vlaků linky R11b jako základní nabídky dopravního spojení. Posouzení efektu z rozšíření nabídky zejména formou krácení intervalu očekáváme jako výstup SP.
- Zastavení vlaků linky R11b v zastávce Protivín zastávka není realizovatelné s ohledem na současnou situaci, kdy jsou ve stanici Protivín na rychlíky navázány osobní vlaky směr Písek. U linky R26 preferujeme v tomto případě shodnou koncepci s linkou R11b.
- K lince R26 uvádíme, že v krátkodobém výhledu je snahou Ministerstva stabilizace této linky ve stávajících konstrukčních podmínkách. Změna provozního konceptu může být v budoucnu vyvolána diskusí s regionálními objednateli nebo takovou změnou infrastruktury, která otevře nové možnosti. V obecné rovině je ze strany Ministerstva dopravy podpora ve vytváření konceptů rychlého železničního spojení podobných popsanému spojení Písek - České Budějovice.

Ve všech výhledových stavech předpokládáme na lince R11b nasazení takových vozidel, která budou schopna využít nabízených parametrů infrastruktury při splnění okrajových podmínek daných principy konstrukce ITJR. Očekáváme proto, že výstupy této studie pomohou určit směřování koncepce této linky.