



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

SUDOP Praha, a.s.
Vážená paní
Ing. Andrea Plíšková
vedoucí střediska 205 – koncepce dopravy
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
/	40/2016-190-VD/7	Macek Václav, Ing. / 225131340	1.9.2016

Věc: **Dodatečné stanovisko O190 k 2. dílčímu plnění TES trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí**

Vážená paní inženýrko,

v souvislosti s žádostí o stanovisko, která vyplynula z projednání připomínek k TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí dne 11. srpna 2016, zasíláme následující dodatečné stanovisko Ministerstva dopravy k výhledové koncepci vlaků dálkové dopravy.

Provozní koncept rychlíků druhého přepravního segmentu v relaci Praha – České Budějovice nyní označovaných jako linka R7 předpokládá nasazení souprav tvořených lokomotivou a vozy. S ohledem na vývoj v obnově vozidlového parku nelze vyloučit budoucí náhradu elektrickými jednotkami nebo vratnými soupravami (push-pull). Časový horizont této případné změny, ani parametry vozidel nejsou doposud známy.

Celý záměr převést část dálkových vlaků na trať 226 do Českých Velenic je založen na skutečnosti, že v cílovém stavu bude docházet v okolí taktového uzlu S.00 v Českých Budějovicích k souběhu tří spojů dálkové dopravy. Expresní vlak z Prahy bude určen k přepravě cestujících z Prahy a Tábora do Českých Budějovic. Krátce před tímto vlakem přijede do stanice České Budějovice spoj linky R11 z Brna a Jihlavy, který zastavuje Veselí nad Lužnicí. Ještě o něco dříve přijede do Českých Budějovic rychlík z Prahy. V případě, že by tento rychlík z Prahy místo do Českých Budějovic jel jednou za dvě hodiny do Českých Velenic, dojde k poškození v podobě vynuceného přestupu u cestujících v relacích Benešov/Olbramovice/Planá nad Lužnicí/Soběslav – České Budějovice. Tento přestup vyvolá snížení komfortu pro cestující, ale nepředstavuje pro výraznou časovou ztrátu. Cestující z Prahy a Tábora mají k dispozici expresní spoj, který nabízí časově výrazně lepší spojení a cestující z Veselí nad Lužnicí mohou využít vlak linky R11, který z Veselí nad Lužnicí jede v téměř shodné časové poloze. Naproti tomu vzniknou přínosy v podobě pravidelného rychlého a přímého spojení sídel v okolí trati č. 226 s Tábozem, Prahou a dalšími sídly. V této souvislosti připomínáme, že přímé spojení Soběslavi, Plané nad Lužnicí a dalších sídel s Českými Budějovicemi bude nadále možné ve dvouhodinovém taktu, který je dostačující s ohledem přepravní potenciál v této relaci.

Pokud se týče námětu na dělení souprav ve Veselí nad Lužnicí, nepředstavuje tato alternativa s ohledem na výše uvedené skutečnosti schůdné řešení pro objednatele dálkové dopravy. Dělení vlakové soupravy spoje je časově a technologicky náročné. Ziskem této alternativy je pouze vedení přímého vlaku pro cestující ze Soběslavi a Plané nad Lužnicí a ve výsledku by toto řešení znamenalo pouze zvýšené náklady pro objednatele, který by byl nucen nadále vést dva souběžné spoje v části trati místo jednoho a nutnost pořídit větší množství méně kapacitních vlakových



jednotek namísto menšího počtu jednotek s vyšší kapacitou, které mají celkově nižší pořizovací náklady v přepočtu na jedno místo k sezení. Nelze rovněž opomenout tu skutečnost, že v konečném důsledku je nižší zatížení stanice České Budějovice, která při plně využitém uzlu S.00 odbavuje 6 spojů dálkové dopravy, resp. 8 spojů v případě rozlomení linky R11, a další spoje regionální. Přičemž v případě spojů dálkové dopravy může dojít k situaci, kdy některé vlaky ve stanici konají úvrat' a u některých dochází k manipulaci v souvislosti s posilováním soupravy.

Jako alternativa v případě neelektrizace trati č. 226 se nám již dnes jeví zkrátit některé nerentabilní rychlíkové spoje do Veselí nad Lužnicí.

Současně s výše uvedeným a na základě doposud známých skutečností nadále podporujeme variantu s krátkým pobytem dálkového vlaku ve Veselí nad Lužnicí, s křižováním regionálního a dálkového vlaku v Lomnici nad Lužnicí a se vzájemným křižováním dálkových vlaků v Českých Velenicích. Zde vnímáme vyšší přínosy v případě kratší cestovní doby ze směru Tábor na rozdíl od vytvoření přestupní vazby v méně atraktivní relaci Jindřichův Hradec – Třeboň prostřednictvím spojů dálkové dopravy.

Vážená paní inženýrko, děkujeme za možnost dodatečného vyjádření stanoviska. V případě potřeby jsme připraveni poskytnout bližší vysvětlení k jednotlivým problémovým okruhům.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy