

Váš dopis značky:  
Ze dne: 19. 9. 2017  
Naše značka: **PO-20170545-PUR**  
Vyřizuje: Ing. [REDAKCE]  
Kontakt: [REDAKCE]  
Plzeň 11. 10. 2017

SUDOP Praha a. s.  
[REDAKCE]  
Středisko koncepce dopravy  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

### Reakce na žádost o podklady k ZP+TEP „Zlepšení provozních parametrů na trati Plzeň – Klatovy“

Vážený pane inženýre,

děkujeme za oslovení ve věci zpracování k ZP+TEP „Zlepšení provozních parametrů na trati Plzeň – Klatovy“

V souladu se vstupním jednáním potvrzujeme následující skutečnosti:

- doporučujeme prověřit posun zastávky Plzeň-Doudlevec blíže lokalitě Tyršův most,
- doporučujeme prověřit zřízení zastávky Plzeň-Bory s návazností na kampus Západočeské univerzity,
- v případě železniční stanice Plzeň-Valcha ponechat pouze dopravní funkci (křižování vlaků), zastávku pro cestující nově situovat v zástavbě v plzeňské místní části Valcha,
- doporučujeme prověřit přesun Dobřan zastávky blíže osídlení (zřejmě do oblasti lepší přístupnosti do plzeňské části Lhota),
- v lokalitě Chlumčany u Dobřan doporučujeme prověřit přesun nástupiště s tím, že nástupiště ve staré poloze mohou potenciálně zůstat – k prověření (obsluha průmyslové zóny),
- v případě úseku Přeštice – Švihov u Klatov se jedná o dlouhý mezistaniční úsek; návrhem k prověření je obnovení žst. Lužany (případně navrzení jiného kroku dle potřeb dopravní koncepce za účelem zvýšení propustnosti úseku),
- ve Švihově u Klatov je ke zvážení přesun zařízení pro cestujících (nástupiště) apod. blíže centru obce, stanici je však nutné ponechat pro dopravní funkci (křižování).

Po vstupním jednání jsme se ještě zamýšleli nad podobou cílové koncepce dopravy. To i s ohledem na skutečnost, že ze strany SŽDC se pravděpodobně nedá očekávat rozdělení mezistaničního úseku Plzeň hl.n. – Plzeň Valcha zřízením další koleje pro křižování v Plzni-zastávce (potvrzeno na poradě dne 25. září), přičemž ze strany POVEDu tato varianta sice generuje téměř pravidelný proklad R a Os v úseku Plzeň – Přeštice, ale s přihlédnutím na předpokládané časové polohy vlaků Beroun – Plzeň zřejmě neumožní rychlý průvoz osobních vlaků v ose Beroun – Přeštice přes plzeňský uzel (i na základě usazení časových poloh Os Beroun – Plzeň po dohodě s IDSK). Z tohoto pohledu je POVED ochoten zřízení místa pro křižování v Plzni-zastávce primárně nesledovat, nicméně upozorňujeme, že propustnost úseku Plzeň hl.n. – Plzeň-Valcha je obdobně nepříznivá jako v případě úseku Přeštice – Švihov u Klatov. Zřízení záložní výhybny pro možnou eliminaci zpoždění či lepší možnosti průvozu vlaků nákladní dopravy by mělo být alespoň zváženo.

Možný návrh dopravní koncepce zasíláme jako přílohu tohoto dopisu. Základní myšlenky jsou následující:

- splnění podmínek dálkové dopravy, tj. uzly X:30 Rokycany a X:30 Klatovy, které zcela akceptujeme; v případě intervalu 60 minut mezi Plzní a Klatovy by se jednalo o společný produkt v objednávce MD ČR a Plzeňského kraje,
- osobní vlaky (Beroun -) Rokycany – Plzeň – Přeštice zhruba v prokladu s dálkovou dopravou,
- ve špičce vedení vybraných osobních vlaků až/do z Klatov nad rámec vlaků dálkové dopravy za účelem zkrácení intervalu v relaci Plzeň – Klatovy s tím, že potenciálně je možné takto prodloužit vlaky ramene (Beroun -) Rokycany – Plzeň – Přeštice, pokud bude výsledný proklad u Klatov do značné míry smysluplný.

Zatímco ve směru Klatovy opouští rychlíky plzeňský uzel kolem minuty X:40, základní nabídka osobních vlaků v minutu X:20. To v úseku u Klatov generuje proklad těchto dvou vrstev zhruba 10 ku 50 minutám, což nelze označit za smysluplný proklad (resp. proklad, který by v mezích možností půlil interval 60 minut v oblasti u Klatov). Proto jsou ve špičkách navrženy ještě vložené zrychlené spoje v minutu X:00 z Plzně, které zhruba půlí interval nabídky dálkové dopravy v přepravních špičkách. Výhody takto navržené koncepce jsou následující:

- ke zvládnutí provozu kromě obnovení žst. Lužany nejsou zřejmě potřebná žádná další nová místa pro křižování; z tohoto pohledu je ještě jeden problém uveden v odstavci níže,
- pro relaci Plzeň – Dobřany, kde je železnice výrazně rychlá a využívaná, vzniká ve špičkách souhrnný interval 20 minut,
- akceptovatelné proklady (zhruba do hodnoty 20:40) jsou k dispozici pro všechny důležité relace,
- mezi Plzní a Klatovy se takto železnice může stát páteří; autobusy mají jízdní dobu kolem 60 minut, vlaky by dokázaly spojení zvládat za 45 – 55 minut, tj. odhad úspory cestovní doby oproti autobusům lze čekat v průměrné výši kolem 10 minut, což dle našich zkušeností dokáže vnímat již nezanedbatelné množství cestujících.

Tato varianta má zásadní nevýhodu ve vyčerpání kapacity úseku Plzeň-Valcha – Plzeň hl.n. v přepravních špičkách, nicméně máme-li splnit všechny okrajové podmínky a pomocí železnice mezi Plzní a Klatovy vytvořit páteř veřejné dopravy, pak nenalzáme prozatím jiné řešení, které by toto umožňovalo a zároveň nepřinášelo výrazně vysoké investiční náklady (typicky na zdvojkolejování vybraných úseků apod.). Dílčí nevýhodou je skutečnost, že vybrané osobní vlaky ramene (Beroun -) Rokycany – Plzeň – Přeštice musejí být ukončeny již v Dobřanech, nedojde-li k vytvoření dvojkolejné vložky na vhodném místě mezi Chlumčany a Dobřany. Nicméně se domníváme, že přínosy pro relaci Plzeň – Klatovsko v takto navržené koncepci jsou značné, jelikož by nemusely být objednány žádné přímé autobusy Plzeň – Klatovy a veškerá přeprava cestujících ve veřejné dopravě by přešla na železnici.


Předpokládáme, že navržené dopravní řešení bude předmětem diskusí na dalších poradách.

Co se týče délky nástupišť, v místech se zastavením pouze vlaků regionální dopravy by měla postačit délka 150 m. Případné mírné zkrácení délek nástupišť na hodnotu 120 m může být předmětem budoucí diskuse. V případě dálkové dopravy je toto věcí zejména MD ČR, nicméně očekáváme, že rychlíky budou i nadále zastavovat ve všech bodech, které již dnes obsluhují (Plzeň hl.n., Plzeň zastávka, Dobřany, Chlumčany u Dobřan, Přeštice, vybrané spoje Lužany a Borovy, Švihov u Klatov a Klatovy). Očekáváme však, že v místech zastavení rychlíků budou muset být hrany nástupišť delší než v případě ostatních zastávek a stanic. Zde je nutné zmínit i skutečnost, že s ohledem na rekreační charakter spojení Plzeň – Železná Ruda tuto zvýšenou délku nástupišť mohou vyžadovat právě i přímé sezónní vlaky Plzeň – Železná Ruda. Proto v těchto vyjmenovaných bodech je dle našeho názoru důležité navrhovat délky nástupních hran alespoň 180 m (resp. min. na 6 vozů).

Podrobnější podklady potřebné pro modelování poptávky po přepravě (návazné autobusy) apod. bychom se pokusili dodat v druhé polovině října mailovou komunikací. Domníváme se, že stejně jako v případě studie proveditelnosti modernizace trati Plzeň - České Budějovice toto může výrazně pozitivně ovlivnit ekonomické hodnocení.

V případě jakýchkoli dotazů nás neváhejte kontaktovat

S pozdravem



Ing. Zdeňka Kmochová  
jednatelka