



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Vladislav Gončukov

REKONSTRUKCE ŽST DOMAŽLICE

Diplomová práce

2023



K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Vladislav Gončukov

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Rekonstrukce žst. Domažlice**

Název tématu (anglicky): Reconstruction of the Railway Station Domažlice

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte následujícími pokyny:

- analýza stávající infrastruktury
- komentář k problematickým oblastem infrastruktury
- stávající a výhledová koncepce veřejné hromadné dopravy
- analýza výhledového stavu infrastruktury
- dopravní schéma návrhů
- situace zvolené varianty
- zhodnocení variant a závěr




- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha,
KUBÁT, Bohumil, TÝFA, Lukáš: Železniční tratě a stanice,
KUBÁT, Bohumil, TREŠL, Ondřej: Stavby kolejové dopravy.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Vodák**
Ing. Martin Jacura, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2022**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)


Datum odevzdání diplomové práce: **15. května 2023**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

L. S.


.....
Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů


.....
prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


.....
Bc. Vladislav Gončukov
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2022

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych zde poděkoval svému vedoucímu práce Ing. Davidu Vodákovi za odborné vedení a konzultace. Dále bych chtěl poděkovat Správě železniční geodézie za poskytnutí mapových podkladů a též mé rodině za podporu.

PROHLÁŠENÍ

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti použití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 15. května 2023



.....
podpis

ABSTRAKT

Předmětem diplomové práce „Rekonstrukce ŽST Domažlice“ je návrh rekonstrukce železniční stanice ve městě Domažlice. Cíli této práce jsou seznámení s řešeným územím, analýza stávajícího stavu infrastruktury včetně definování problémových oblastí, analýza výhledového stavu infrastruktury, analýza stávající a výhledové koncepce veřejné hromadné dopravy a na základě těchto bodů návrh variant rekonstrukce a jejich zhodnocení.

ABSTRACT

The topic of the master's thesis "Reconstruction of railway station Domažlice" is a proposal of renovation of the railway station in the city of Domažlice. The objectives of this work are to familiarize with the addressed territory, to analyse the current state of infrastructure including definition of problematic areas, to analyse the prospective state of infrastructure, to analyse the current and prospective concept of public transportation and based on these points to propose variants of reconstruction and their evaluation.

KLÍČOVÁ SLOVA

železnice, železniční stanice, železniční zastávka, dopravna, výhybna, trať, kolejiště, nástupiště, Domažlice, rekonstrukce

KEYWORDS

railway, railway station, railway stop, operating control point, passing loop, track, railyard, platform, Domažlice, reconstruction.

Obsah

1	Seznam použitých zkratk	9
2	Úvod	11
3	Obec Domažlice	12
3.1	Základní informace	12
3.2	Historie	13
3.2.1	Celní stanice	13
3.2.2	Založení města	13
3.2.3	Historický vývoj města	14
3.3	Občanská vybavenost	15
3.3.1	Školství	15
3.3.2	Zdravotnictví	15
3.3.3	Kultura	16
3.3.4	Sport	16
3.3.5	Veřejná prostranství	16
4	Dopravní infrastruktura	17
4.1	Silniční doprava a doprava v klidu	17
4.2	Veřejná doprava	19
4.2.1	Autobusová doprava	19
4.2.2	Městská hromadná doprava	21
4.2.3	Železniční doprava	22
4.2.4	Přestupní uzly	23
4.3	Cyklistická a pěší doprava	25
5	Trať 180	26
5.1	Základní informace	26
5.2	Historie	27
5.3	Stanice a zastávky	30
6	Trať 184	32
6.1	Základní informace	32

6.2	Stanice a zastávky	32
7	Trať 185	35
7.1	Základní informace.....	35
7.2	Historie.....	37
7.3	Stanice a zastávky	37
8	ŽST Domažlice.....	39
8.1	Historie.....	39
8.2	Poloha v obci.....	42
8.3	Poloha na trati	43
8.4	Analýza současného stavu.....	44
8.4.1	Koleje.....	44
8.4.2	Nástupiště	47
8.4.3	Nejbližší přejezdy	49
8.4.4	Zabezpečovací zařízení	49
8.4.5	Návěstidla	50
8.4.6	Směrové a sklonové poměry úseku trati.....	53
8.4.7	Vlečky	53
8.4.8	Výpravní budova a služby pro cestující	55
8.4.9	Přednádražní prostor a návazná doprava.....	58
8.4.10	Rozsah osobní dopavy.....	59
8.4.11	Rozsah nákladní dopavy.....	65
8.5	Analýza výhledového stavu	66
8.5.1	Výhledový stav infrastruktury.....	66
8.5.2	Výhledový stav provozu	70
9	Navržená řešení	74
9.1	Varianta A1	76
9.2	Varianta A2	77
9.3	Varianta B1	78
9.4	Varianta B2	79

9.5	Varianta B3.....	81
9.6	Varianta C1.....	82
9.7	Varianta C2.....	83
9.8	Varianta C3.....	84
9.9	Varianta C4.....	85
9.10	Zhodnocení variant.....	86
9.11	Podrobné zpracování varianty C3.....	87
9.11.1	Oblouky	87
9.11.2	Koleje	88
9.11.3	Výhybky.....	88
9.11.4	Nástupiště	90
9.11.5	Návěstidla.....	90
9.11.6	Přednádražní prostor	91
10	Závěr.....	92
11	Použité podklady a software.....	93
12	Seznam příloh.....	93
13	Seznam obrázků	94
14	Seznam tabulek	96
15	Použitá literatura a internetové zdroje	98

1 Seznam použitých zkratek

a.s.	akciová společnost
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
CSD	celostátní sčítání dopravy
CSU	Christlich-Soziale Union in Bayern (Křesťansko-sociální unie Bavorska)
ČD	České dráhy a.s.
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
DB	Deutsche Bahn
DDM	Dům dětí a mládeže
DKV	depo kolejových vozidel
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)
EC	EuroCity
EIA	environmental impact assessment (vyhodnocení vlivů na životní prostředí)
Ex	expres
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (společnost s ručením omezeným)
GVD	grafikon vlakové dopravy
Hbf	Hauptbahnhof (hlavní nádraží)
hl.n.	hlavní nádraží
HN	hnací náprava
HV	hrot výhybky
Hz	hertz
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského kraje
JŘ	jízdní řád
k.ú.	katastrální území
K+R	kiss and ride
KC	kulturní centrum
KJŘ	knižní jízdní řád
KKK	konec koleje zakončené zarážedlem
KNJ	knižní jízdní řád
kV	kilovolt
Lv	lokomotivní vlak
m n.m.	metrů nad mořem
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
Mn	manipulační vlak
MUV	motorový univerzální vozík
n.p.	národní podnik
nem.	nemocnice
Nex	nákladní expres
NJŘ	nákresné jízdní řády

NP	národní park
NPDV	největší povolená délka vlaku
NV	námezník výhybky
o.p.s.	obecně prospěšná společnost
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy)
odb.	odbočka
ORP	obec s rozšířenou působností
Os	osobní vlak
OSPD	Organizační složka Správy železnic, odpovídající za provozuschopnost dráhy
OSŘP	Organizační složka řízení provozu
P+R	park and ride
PHS	protihluková stěna
PK	pozemní komunikace
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Pn	průběžný nákladní vlak
PO	provozní obvod
PP	provozní pracoviště
R	rychlík
RPDI	roční průměr denních intenzit
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SRN	Spolková republika Německo
SŘ	staniční řád
SSZ	světelné signalizační zařízení
SŠ	střední škola
st.hr.	státní hranice
SŽ	Správa železnic a.s.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽG	Správa železniční geodézie
TENT-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
TK	temeno kolejnice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VB	výpravní budova
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VOŠ	vyšší odborná škola
vých.	výhybna
zast.	zastávka
zast./n.	zastávka a nákladiště
ZP	Schválení záměru projektu
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
ŽST	železniční stanice

2 Úvod

Cílem diplomové práce „Rekonstrukce ŽST Domažlice“ je řešit rekonstrukci železniční stanice Domažlice nacházející se v jihovýchodní části města Domažlice.

Práce se v prvních kapitolách nejprve bude zabývat seznámením se s oblastí řešené ŽST, historií obce Domažlice, její občanskou vybaveností a popisem dopravní infrastruktury a obsluhy spolu s analýzou koncepce VHD.

Poté se práce bude věnovat železničním tratím č. 180, č. 184 a č. 185 dle JŘ na nichž ŽST leží. Práce popíše historii těchto tratí a analyzuje současný a výhledový stav infrastruktury, za účelem nalezení jejich problematických oblastí. Dále se práce bude zabývat popisem řešení ŽST Domažlice, její historií, popisem současného stavu dopravy a důvody vzniku potřeby její rekonstrukce.

Součástí práce poté bude návrh rekonstrukce ŽST, který bude proveden v několika odlišných schématických variantách, dále jejich zhodnocení a zdůvodnění a následné podrobné vypracování zvolené varianty, spolu s podrobným popisem a grafickým zpracováním situace. Práce se bude poté též stručně zabývat návrhem na rekonstrukci přednádražního prostoru ŽST a starého autobusového nádraží.

3 Obec Domažlice

Tato kapitola práce se věnuje obci Domažlice, v níž se nachází řešená stejnojmenná ŽST. Nejprve dochází k obecnému seznámení s danou obcí, stručnému souhrnu významných historických událostí a stavu občanské vybavenosti města.

3.1 Základní informace

Město Domažlice leží na jihozápadě Plzeňského kraje, blízko státních hranic se SRN. Město je vzdáleno přibližně 53 km od krajského města Plzeň a 14 km od hraničního přechodu Folmava/Brod nad Lesy. Umístění města v rámci ČR lze vidět na obrázku 1. Domažlice jsou se svými přibližně 11 tisíci obyvatel pátým největším městem Plzeňského kraje. Též jsou tradičním centrem Chodska, jež se nachází na jihozápad od města. Město je zároveň významné svou blízkou polohou CHKO Český les a NP Šumava. Významným zeměpisným a symbolickým prvkem oblasti je hora Čerchov, která je se svou výškou 1042 m n.m. nejvyšším bodem Českého lesa a okresu Domažlice. Městem protéká řeka Zubřina, která pramení u obce Pelechý a dále se vlévá do Radbuzy na 53. říčním km. [1]



Obrázek 1 – Poloha města Domažlice v rámci ČR

Zdroj: [2], upraveno autorem

Administrativně představují Domažlice obec s rozšířenou působností, kterou se staly v roce 2003 dle reformy veřejné správy. Správní obvod ORP Domažlice je pátým největším na území kraje a nachází se v něm 58 obcí se souhrnně téměř 40 tisíci obyvateli. Obce Kdyně a Poběžovice jsou obcemi s pověřeným obecním úřadem. Domažlice byly též sídlem okresu Domažlice, do kterého spadal i Horšovský Týn a Staňkov. Katastrální území města má plochu přes 24 km² a skládá se ze k.ú. Domažlice a k.ú. Havlovice u Domažlic a místních částí Bezděkovské Předměstí, Dolejší Předměstí, Havlovice, Hořejší Předměstí, Město a Týnské Předměstí. V Domažlicích působí strojírenský, dřevozpracující a potravinářský průmysl, jejichž areály se koncentrují na jihozápadě města u vlakového nádraží a na severovýchodě ve směru na Draženov. [1], [3]

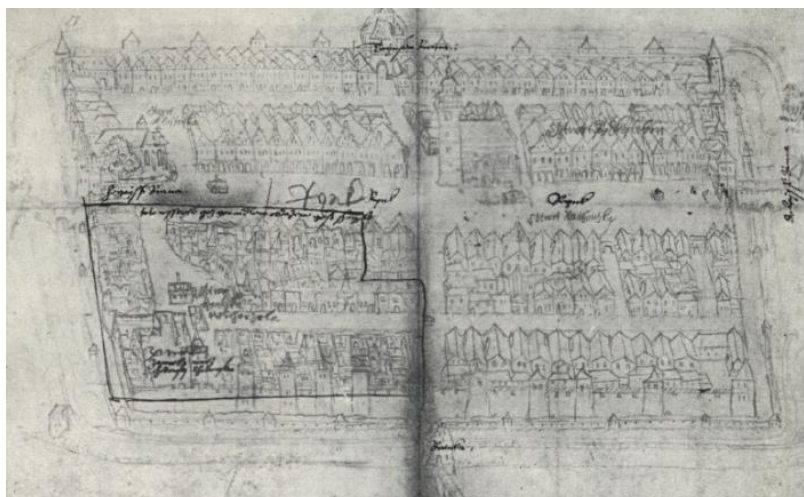
3.2 Historie

3.2.1 Celní stanice

Podle nejstarších zmínek již v dobách raného feudalismu se na průsečíku dvou dávných obchodních cest, které byly doloženy archeologickými nálezy z mladší doby bronzové, nacházela domažlická celní knížecí stanice, jejíž vývoj započal nejpozději na konci 10. století. Jednalo se o pomezní knížecí hrad a osadu, jež střežily přístup do zemí skrz domažlický průsmyk a též obě obchodní cesty. První obchodní cesta vedla od řeky Náby ve východním Bavorsku přes Mnichov nad Lesy a Klenčí do Domažlic. Druhá cesta vedla od bavorské Kouby přes Brod nad Lesy, Brúdek a Kdyni až do Domažlic. Cesty dále pokračovaly směrem na Plzeň a Prahu a poté navazovaly na cestu skrz Polabí přes Náchod do Krakova a Slezska. Jednalo se tedy o prastarou bavorsko-česko-polskou komunikaci, která umožňovala styky naší země se západem i východem. Podél obou obchodních cest vznikaly z pomezních lesů chodské vesnice, jež střežily zemské hranice a zabraňovaly odbočení kupecké přepravy před domažlickou celní stanicí. [4] [5]

3.2.2 Založení města

Na konci 13. století, které bylo charakteristickým obdobím výrazného rozvoje měst v českých zemích a rozvoje doposud hospodářsky méně významných hraničních území, založil Přemysl Otakar II. na tomto zeměpisně důležitém místě nové opevněné královské město. Vznik města spadá do doby rozmachu stavební a opevňovací aktivity krále Přemysla Otakara II., během níž měly opevněné Domažlice spolu s dalšími městy a hrady vytvořit součást velkého hraničního opevnění proti Bavorsku. Budování města spadá do doby válečného konfliktu s bavorskými knížaty. Půdorys vzniklého města je charakterizován jasnou pravidelností a přehledností s přímočarým uličním vedením a pravoúhlými tvary domovních bloků, což byly rysy typické pro města zakládaná v dobách středověku. Zajímavým je však samotný obdélníkový půdorys města Domažlice. Jádrovým prvkem všech přemyslovských měst 13. století bylo centrální náměstí nejčastěji čtvercového tvaru, kdy z jeho rohů vychází v pravých úhlech ulice, tedy klasický šachovnicový tvar. Domažlice však neměly centrální náměstí, nýbrž širokou průběžnou třídu křížující příčnou ulici, čímž utvářely charakteristický křížový půdorys. Dané řešení bylo starší než klasický šachovnicový půdorys, a podobné analogie lze pozorovat v nedalekých bavorských městech, kupříkladu 60 km vzdáleným Straubingem. Domažlice byly proto nejspíš založeny bavorským lokátorem pozvaným z Bavorska, odkud zároveň pocházela část původního obyvatelstva města. Mapu města z konce 16. století lze vidět na obrázku 2. [4]



Obrázek 2 – Domažlice roku 1592

Zdroj: [4]

3.2.3 Historický vývoj města

Rychlý rozvoj města v dobách Lucemburků často brzdily velké požáry, které spalovaly celé městské čtvrti. Zároveň blízká poloha hranic způsobovala častá obléhání a vypalování města. Město zažilo husitské války a bitvu u Domažlic roku 1431, kdy husitská vojska porazila účastníky čtvrté křížové výpravy. Dále následovalo období hospodářské konsolidace a prosperity za vlády Jiřího z Poděbrad a dále obou Jagellonců. Pravděpodobně pro město nejtěžší 17. století přineslo třicetiletou válku a chodské povstání. Klidnější 18. století, kdy byl hospodářský i náboženský život poměrně stabilizován, byl poznamenán především velkým požárem města roku 1747. V průběhu 19. století prošlo město největším vývojem a změnami. Na počátku století byly Domažlice jen malým zemědělským městečkem schovaným do zchátralého opevnění. Ke konci století zůstávají po hradbách jen menší zbytky a město splývá s rostoucím předměstím do celku. Ve městě vznikají silnice a železnice, menší manufaktury a továrny. V roce 1822 postihl město poslední velký požár, který vypálil dvě třetiny města, radnici, děkanství i školu. Na spáleništích města a předměstí poté začala rozsáhlá výstavba, při níž vznikaly charakteristické klasicistní fasády se střechy a arkýři. V první polovině 19. století byly Domažlice typickým konzervativním maloměstem. Na úřadech se zde mluvilo německy a české národní obrození tu mělo slabou podporu v řádech jedinců, jež byli bedlivě sledováni rakouskou policií. Po vyhlášení ústavy roku 1848 se prvky národního obrození začaly dostávat i do Domažlic, jejichž historické motivy chodské rebelie či slavného husitského vítězství byly námětem řady obrozeneckých autorů a podporou pro celý český národ. Po zbavení se hradeb se město rychle rozrůstalo a vznikaly první veřejné parky a sady. Též se zvyšoval zájem o sociální a kulturní potřeby obyvatel. Na konci století vznikly nové budovy škol, gymnázií či nová radnice. Světové války se samotných Domažlic téměř

nedotkly. Kvůli převážně českému obyvatelstvu bylo město zanecháno Protektorátu Čechy a Morava, na rozdíl od okolních obcí s významným německým obyvatelstvem, které byly začleněny do nacistického Německa. Město bylo výrazněji poznamenáno až únorovým převratem roku 1948, kdy došlo k potlačení práv soukromých vlastníků k nemovitostem. Město Domažlice, které tisíc let bylo pohraniční celnicí a významným obchodním centrem, se ocitlo na okraji železné opony a staré obchodní cesty překryly zátarasy či zarostly zelení. Časem vznikaly nové průmyslové zóny a sídlištní výstavba, díky čemuž se zvyšoval počet obyvatel, který v 70. letech přesáhl 10 000. Po listopadu 1989 a následnému otevření hranic došlo k obnovení turistického ruchu Domažlicka a spolupráce s partnerským Brodem nad Lesy v přeshraničním Bavorsku. [5]

3.3 Občanská vybavenost

3.3.1 Školství

V Domažlicích během školního roku 2021/2022 fungovaly 2 mateřské školy, které navštěvovalo 429 dětí. Dále se zde nachází 3 základní školy, s celkovou kapacitou 1980 míst a obsazeností 1641 žáků, a 3 střední školy. Střední školy celkem navštěvovalo daný školní rok 1316 studentů. Nejnavštěvovanější bylo Střední odborné učiliště, po němž následovalo Gymnázium umožňující 4leté, 6leté a 8leté studium. Nejméně početnou SŠ byla VOŠ, Obchodní akademie a střední zdravotnická škola. Spádové území zahrnovalo mezi lety 2016 až 2020 celkem 55 obcí. Zároveň Domažlice umožňují zájmové vzdělání v rámci Základní umělecké školy a DDM. Ve školství dochází již nyní k citelnému nedostatku kvalifikovaných pedagogů na ZŠ a SŠ společně s vyšším průměrným věkem pedagogů oproti krajskému průměru. [1]

3.3.2 Zdravotnictví

Město nabízí relativně velké množství zdravotnických služeb. Funguje zde 6 městských lékáren a jedna lékárna v Domažlické nemocnici, kde se zároveň koncentruje většina ambulantních služeb. Domažlická nemocnice a poliklinika s pohotovostí nabízí lékařskou péči v oborech chirurgie, pediatrie, vnitřního lékařství, gynekologie a pro pohraniční region důležité porodnictví. Nemocnice také nabízí intenzivní péči, rehabilitační služby a oddělení radiodiagnostiky a biochemie. Ambulantně je zde ročně vyšetřeno před 40 tisíc pacientů a je provedeno přes 120 tisíc vyšetření. Nemocnice čítá přibližně 200 lůžek, která činí asi 60 % z lůžkové kapacity pro celý Plzeňský kraj. Ve spádové oblasti nemocnice žije až 60 tisíc obyvatel a její služby využívají především obyvatelé Domažlicka a přilehlých regionů, jako jsou Klatovy a Tachov. [1]

3.3.3 Kultura

Město nabízí Městské informační středisko, Kulturní centrum a kino. Městské kulturní středisko organizuje řadu kulturních a vzdělávacích akcí, včetně Chodských slavností a Vavřínecké pouti. Město nemá stále divadlo a vystoupení se odehrávají v kulturním sále. V roce 2020 byla dokončena výstavba víceúčelového KC v rámci rekonstrukce Pivovaru Domažlice, který v současnosti nabízí galerii, komunitní centrum, knihovnu, minipivovar a restauraci s pivnicí. Za účelem pořádání venkovních akcí jsou využívána veřejná prostranství, jako jsou klášterní zahrady, městské náměstí a okolí Chodského hradu, které nyní slouží jako muzeum s expozicemi zaměřenými na historii města a regionu či etnografii Chodska. Chodský hrad lze vidět na obrázku 3. [1]



Obrázek 3 – Chodský hrad

Zdroj: Autor

3.3.4 Sport

Stav sportovní infrastruktury města se v posledních letech relativně zlepšoval díky nedávným rekonstrukcím. Nachází se zde řada sportovních objektů, například zimní stadion, multifunkční hala, městský stadion Střelnice, aquacentrum, fitness sál, kuželna, tenisové, baseballové a volejbalové kurty. Je zde též řada soukromých sportovních objektů, především fitness center. [1]

3.3.5 Veřejná prostranství

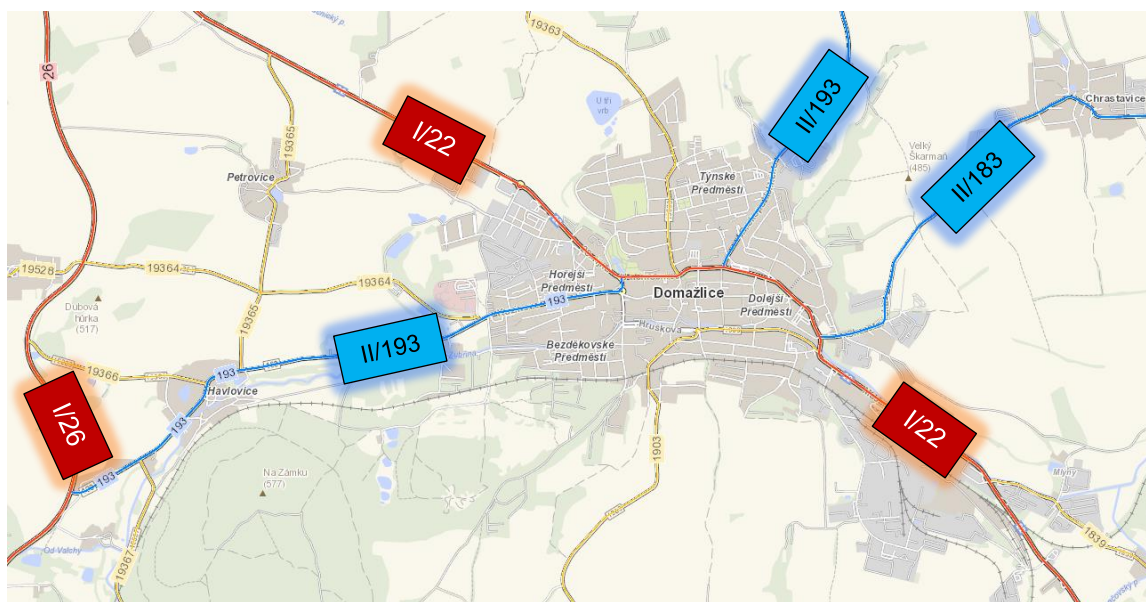
Domažlice nabízí dostatek veřejných prostranství v přírodě, avšak problémem je značné množství nedostatků pro aktivity chodců a cyklistů. Hlavními přírodními cíli jsou park Zelenov s naučnou stezkou, poutní místa a vyhlídka u pomníku bitvy u Domažlic. [1]

4 Dopravní infrastruktura

V této kapitole se práce zabývá dopravní infrastrukturou města Domažlice. Dochází k analýze současného stavu silniční dopravy a dopravy v klidu, veřejné dopravy, cyklistické dopravy a pěší dopravy ve městě.

4.1 Silniční doprava a doprava v klidu

Domažlice leží vně hlavní dálkové tahy silniční dopravy a jejich územím prochází 2 silnice I. třídy. První je silnice I/26 Plzeň – Česká Kubice – SRN, která vede západním okrajem města přes k.ú. Havlovice. Jedná se o klíčovou silnici Plzeňského kraje, která i přes pokles své významnosti díky propojení dálnice D5 s německou A6 v roce 1997 stále představuje významnou silniční osu Domažlicka. Druhou je silnice převážně regionálního významu I/22 Draženov – Domažlice – Klatovy – Strakonice, která vede přes centrum města Domažlice a napojuje se na silnici I/26 v obci Draženov. Městem též prochází 2 silnice II. třídy, a to silnice II/183 a II/193, která je běžně využívanou alternativou spojení s krajským městem Plzní v úseku Domažlice – Horšovský Týn. Vedení silniční sítě městem Domažlice je vidět na obrázku 4. [1]

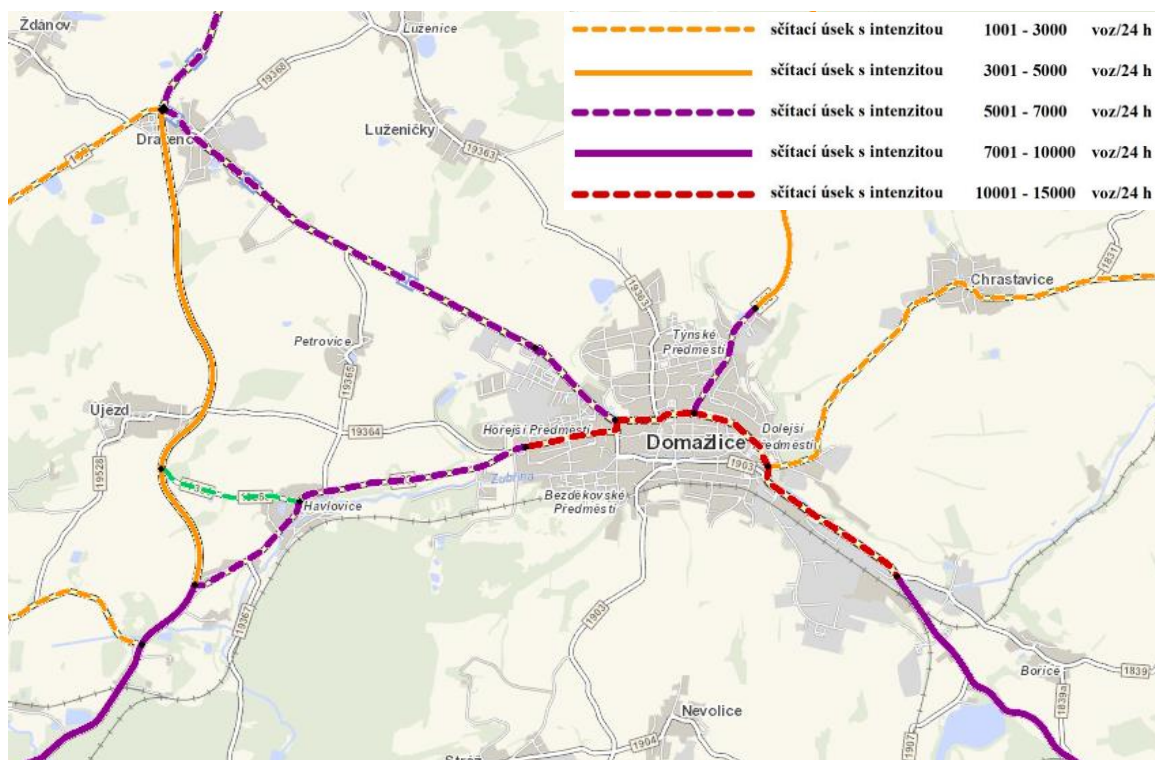


Obrázek 4 – Silniční síť ve městě Domažlice

Zdroj: [6], upraveno autorem

Z dat celostátního sčítání dopravy zajišťovaného ŘSD z roku 2020 lze pozorovat, že největší hodnoty ročního průměru denních intenzit se vyskytují na dopravní radiále města, silnici I/22, kde RPDl přesahuje 12 tisíc voz / 24 h. Vysoké hodnoty přesahující 10 tisíc voz / 24 h vykazuje silnice III/193 v oblasti západního předměstí Domažlic. Ostatní komunikace vykazují hodnoty kolem 5 až 6 tisíce voz / 24 h, pouze hodnoty silnice II/183

činí něco přes 1 tisíc voz / 24 h. Mapové zobrazení výsledků RPDI z CSD pro rok 2020 spolu s legendou hodnot lze vidět na obrázku 5. [7]



Obrázek 5 – Vizualizace RPDI dle CSD 2020

Zdroj: [7]

Technický stav pozemních komunikací města je v mnoha případech nevyhovující vzhledem k současným intenzitám a též vykazují řadu nedostatků, jako jsou směrové, výškové, a hlavně šířkové parametry komunikací. Problémy představují nevhodné křižovatky, železniční přejezdy, podjezdy či nevyhovující mostní objekty. I přes určité zlepšení stavu silnic II. třídy oproti počátku tisíciletí není rozsah opravných prací či rekonstrukcí dostatečný. Silnice II/193 směrem na Horšovský Týn vykazuje nevyhovující technický stav kvůli nedostatečné šířce či problematickému vedení směrovému i výškovému. Stav silnic III. třídy se oproti minulosti též zlepšil, avšak stále se zde nachází silnice v nevyhovujícím až havarijním stavu, jako je silnice III/193 v oblasti Havlovic. Hlavní parkovací plochy se nachází v samotném centru na náměstí Míru, kde funguje systém placeného parkování, nebo na parkovišti u kostela Všech svatých, které je však méně atraktivní pro svou větší docházkovou vzdálenost do centra. Na vyznačených místech lze v centru využít bezplatného parkování po dobu 30 minut za podmínky umístění při začátku stání parkovacích hodin. Bezplatné parkování lze využít i u větších obchodů poblíž centra. V oblasti sídlišť se doprava v klidu se vyznačuje poměrně velkým počtem odstavných míst, avšak v současnosti lze kapacitu již charakterizovat jako nedostatečnou s potřebou na zpracování řešení jednotlivých oblastí. [1]

4.2 Veřejná doprava

V Plzeňském kraji je veřejná doprava zajišťovaná regionální železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou. V kraji funguje dopravní systém IDPK, a proto ve všech vlacích Os, Sp, R a Ex, příměstských autobusech v rámci kraje, MHD Plzeň a dalších krajských systémech MHD lze využívat jeden jízdní doklad fungující mezi všemi zapojenými dopravci. Těmito dopravci jsou ČD a GW Train, Arriva, PMDP a Klatovská dopravní společnost a předplatné dále uznávají Transdev, Lextrans, ČSAD autobusy Plzeň a ČSAD autobusy Budějovice. Jako doklad lze využívat papírové jízdné, mobilní aplikaci nebo Plzeňskou kartu. Tarif IDPK rozděluje kraj do jednotlivých zón, dle kterých se účtuje cena jízdného. Rozdělení do zón v okolí Domažlicka lze vidět na obrázku 6. Město Domažlice leží v tarifní zóně 106. [8]



Obrázek 6 – Tarifní zóny IDPK

Zdroj: [9]

Veřejnou dopravu ve městě Domažlice lze rozdělit na autobusovou linkovou dopravu, která se dělí na dopravu městskou, regionální a dálkovou, a na dopravu železniční. V následující kapitole se práce věnuje popisu jednotlivých módů veřejné dopravy tohoto města.

4.2.1 Autobusová doprava

VLD ve městě Domažlice zajišťuje v současnosti 12 autobusových linek v závazku veřejné služby kraje. Seznam linek a jejich vedení lze vidět v tabulce 1. Z města též vedou 3 dálkové linky do Plzně, a to na komerční riziko dopravců, tedy bez závazku veřejné služby. Dálková linka 143105 Praha – Plzeň – Domažlice – Klatovy dopravce Autobusy VKJ poskytuje jedno

sobotní spojení s hlavním městem a 7 spojení v pracovních dnech, avšak jen do Plzně. Dálkové linky 400320 Kdyně – Domažlice – Plzeň a 400321 Domažlice – Plzeň zajišťuje dopravce Z-Group bus a.s. jakožto divize ČSAD autobusy Plzeň. Dálkové linky staví v sídlištních zastávkách a autobusovém nádraží Poděbradova, kromě linky 400321 zastavující také u nové nemocnice. Většina linek VLD začíná jízdu zastávkou Domažlice, vlakového nádraží na jihovýchodě města a pokračuje po silnici I/22 k novému autobusovému nádraží v centru města a poté dál z města, zpravidla po nejkratší trase, mimo některé linky zajíždějících k nové nemocnici. [3]

Tabulka 1 – Linky VLD

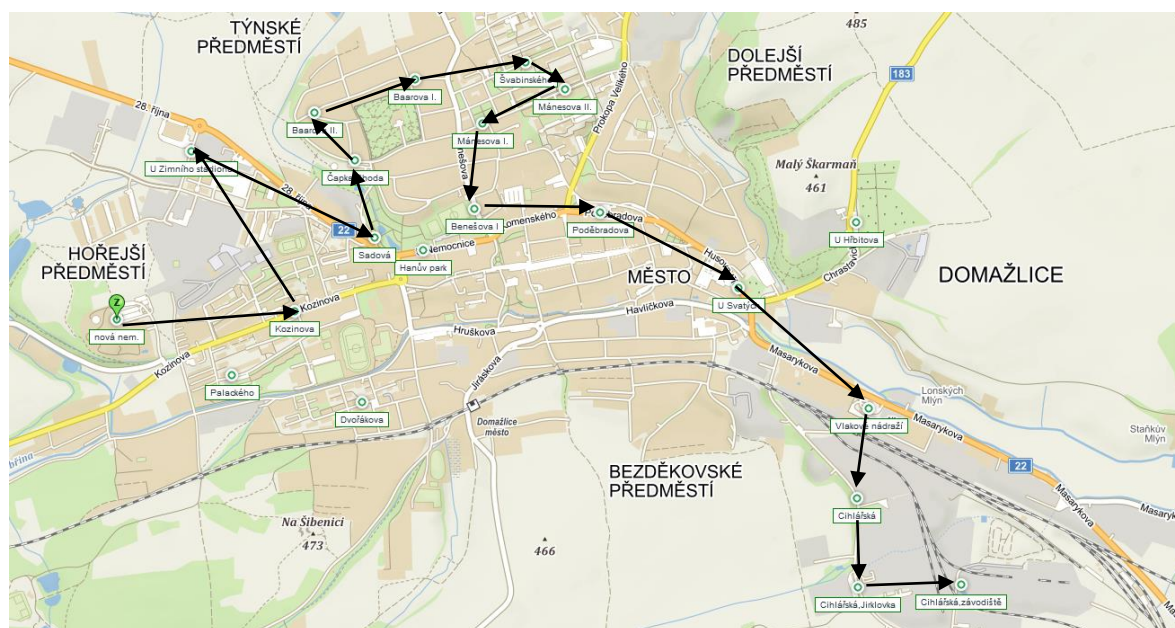
č. linky	Trasa linky VLD
400631	Domažlice-Staňkov-Stod
400633	Poběžovice-Draženov-Domažlice
400634	Díly-Trhanov-Domažlice
400643	Horšovský Týn-Meclov-Domažlice
400821	Domažlice-Zahořany-Kdyně-Klatovy
400831	Domažlice-Babylon-Česká Kubice-Spálenec-Folmava
400832	Domažlice-Pasečnice-Pelechy-Tlumačov
400833	Domažlice-Mrákov-Tlumačov-Všeruby
400842	Domažlice-Blížejev-Staňkov-Holýšov
400861	Domažlice-Kanice-Koloveč
400862	Domažlice-Němčice u Domažlic-Koloveč
400863	Domažlice-Zahořany-Oprechtice-Hradiště u Domažlic

Zdroj: [3]

V červnu roku 2020 došlo na Domažlicku k optimalizaci VLD, zejména k zavedení pravidelného taktového intervalu a sjednocení tras. V červnu 2021 poprvé vyjela také nová cyklobusová linka 981 z Domažlic přes Kdyni a Klatovy na Prášily, Srní, Modravu a Kvildu. Linka představuje pro obyvatele Domažlic rychlé přímé spojení na Šumavu, zatímco dříve bylo nutné přestupovat v Sušici nebo Železné Rudě. Cyklobus jezdí každou sobotu, neděli a státní svátek až do konce září a platí na něm klasický tarif IDPK. Od prosince roku 2022 byla též spuštěná nová linka 621 Domažlice – H. Týn – Holýšov – Stod – Zbůch – Plzeň, která by měla fungovat do plnohodnotného zprovoznění modernizované železniční trati č. 180 (číslo dle JŘ), jejíž propustnost nyní neumožňuje dostatečné vedení dalších vlaků, především během dopravní špičky. Domažlice též nabízí jednu víkendovou mezinárodní linku 000423 v trase Brod nad Lesy – Domažlice – Čerchov – Mnichov nad Lesy dopravce Arriva Střední Čechy s.r.o. [3], [10], [11]

4.2.2 Městská hromadná doprava

Domažlickou MHD zajišťuje od června 2020 jediná autobusová linka 405611 provozovaná dopravcem Arriva Střední Čechy s.r.o. a je ve městě tradičně označovaná jako MAD. Tato linka je v provozu na základě veřejnoprávní smlouvy mezi Domažlicemi a Plzeňským krajem. Dříve obsluhovaly město 3 linky MHD provozované ČSAD Plzeň n.p. Během 90. let byly však sloučeny do jediné linky spolu s výrazným snížením provozu. Existoval též přestupní tarif umožňující přestup na jiné spoje MHD nebo spoje linek dopravce ČSAD autobusy Plzeň. Na počátku tisíciletí došlo k redukci jízdního řádu a ukončení provozu o víkendech a večerních hodinách. Po zkrácení intervalu na trati č. 180 byly některé spoje zavedeny od vlakového nádraží do centra města od prosince roku 2017. V červenci 2018 byla linka MHD zařazená do systému IDP (nyní IDPK). V současnosti jezdí linka jen v pracovní dny a je provázaná s jízdními řády VLD. Vedení linky je nepravidelné s tím, že hlavním cílem je propojení sídlištních oblastí s novou nemocnicí či průmyslovou oblastí u vlakového nádraží. Určité spoje jsou vedeny pouze od autobusového nádraží v centru Domažlic k vlakovému nádraží nebo jsou ve zrychleném provozu a neprojíždějí sídliště a rezidenční oblasti města mimo hlavní komunikace. Mezi spoji nejsou pravidelné intervaly, což zhoršuje přehlednost pro cestující. Celkem 22 autobusových zastávek dobře pokrývá území města a daná linka dobře obsluhuje nejdůležitější zdroje a cíle dopravy. Pokrytí města zastávkami MHD spolu s příkladem vedení linky pro čas odjezdu 14:10 ze zastávky Domažlice, nová nem. do zastávky Domažlice, Cihlářská závoďiště dle JŘ platného od 5.3.2023 do 9.12.2023 lze vidět na obrázku 7. [1], [3]

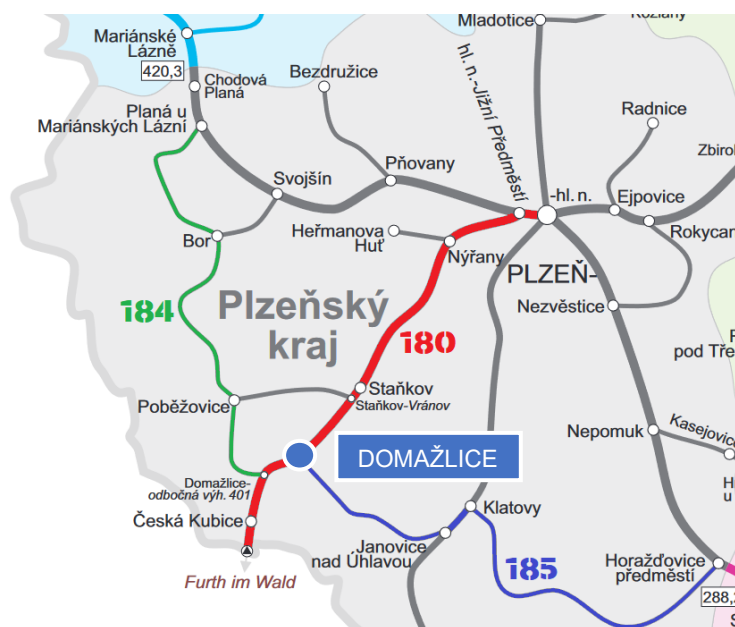


Obrázek 7 – Zastávky MHD a příklad vedení linky

Zdroj: [12] a [13], upraveno autorem

4.2.3 Železniční doprava

Městem prochází celostátní železniční trať Plzeň – Domažlice – Brod nad Lesy, označená č. 180 dle KJŘ. Ta je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a umožňuje nejen regionální spojení s krajským městem, ale též zajišťuje přímé spojení vlaků EC mezi Prahou a Mnichovem. Problémem je však současný stav železniční infrastruktury, charakterizovaný jednokolejným uspořádáním spolu s absencí elektrizace a trasováním mnoha směrovými oblouky omezujícími traťovou rychlost. Významného zvýšení cestovní rychlosti lze očekávat kvůli připravované modernizaci trati, kterou se práce podrobněji zabývá v pozdějších kapitolách. Z města také vychází regionální železniční trať Domažlice – Klatovy – Horažďovice předměstí s č. 185 dle KJŘ a Domažlice – Planá u Mariánských lázní s č. 184 dle KJŘ. Barevné zvýraznění daných tratí v rámci železniční sítě Plzeňského kraje lze vidět na obrázku 8. [1]



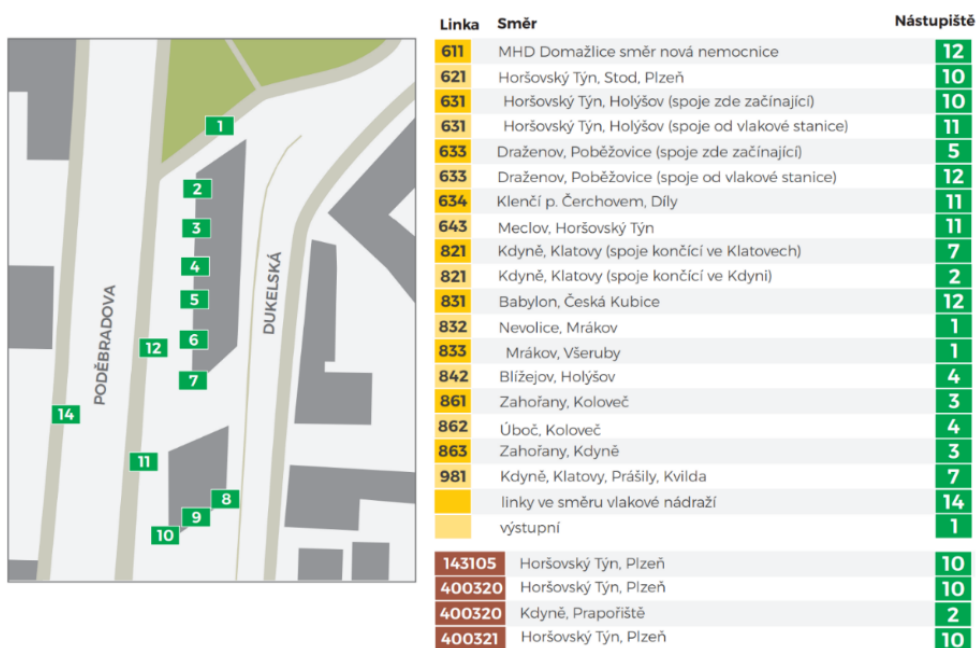
Obrázek 8 – Železniční síť v Plzeňském kraji

Zdroj: [14], upraveno autorem

Na území města se nachází ŽST Domažlice a železniční zast. Domažlice město. ŽST Domažlice se nachází na východním kraji města v průmyslové oblasti a leží mimo docházkovou vzdálenost většiny důležitých zdrojů a cílů města. Zast. Domažlice město se nachází poblíž městského centra a sídlištní zástavby, čímž představuje východnější alternativu, avšak pro svoji polohu na širé jednokolejné trati s nízkou kapacitu nemůže zastávka obsluhovat vlaky ze směru Klatovy. Všechny vlaky zastavující v Domažlicích jsou stejně jako VLD a MHD součástí systému IDPK. Podrobnějším popisem zmíněných železničních tratí, dopraven a rozsahu provozu dopravy se práce zabývá v pozdějších kapitolách. [1]

4.2.4 Přestupní uzly

Ve městě se nachází celkem 2 hlavní přestupní uzly. Prvním je autobusové nádraží Poděbradova. Zde jsou návaznosti především mezi spoji VLD navzájem, případně se spoji MHD. Toto autobusové nádraží obsluhují linky regionální, dálkové i mezinárodní dopravy. Grafické zobrazení autobusového nádraží spolu s popisem stanovišť obsluhovaných linkami IDPK i linkami mimo ni lze vidět na obrázku 9. [3]



Obrázek 9 – Schéma autobusového nádraží Poděbradova

Zdroj: [9]

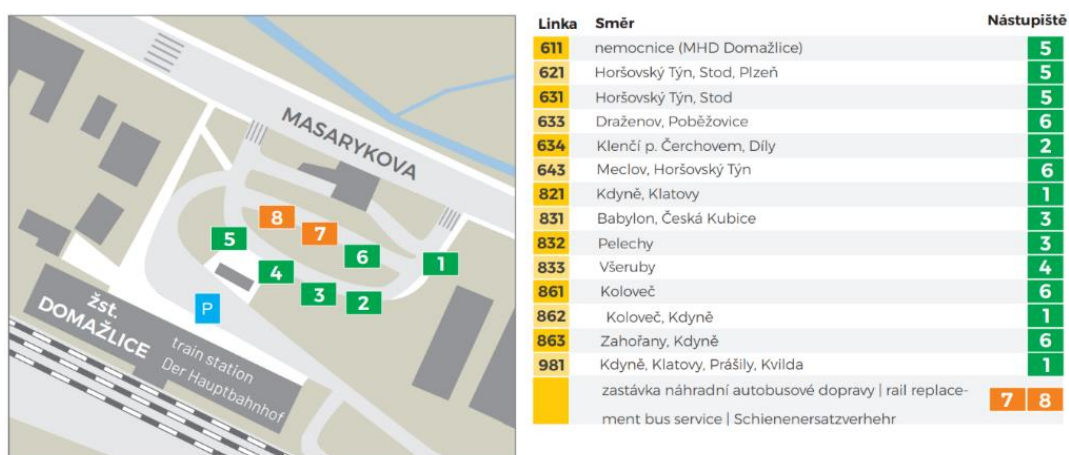
Nádraží bylo postaveno v roce 1990 a jeho technický stav odpovídá stáří objektu. Současný stav lze vidět na obrázku 10.



Obrázek 10 – Autobusové nádraží Poděbradová

Zdroj: [15]

Druhým přestupním bodem je ŽST Domažlice s původním autobusovým nádražím. Autobusové spoje jsou zde vázány především na vlaky z/do Plzně nebo vlaky směřující na Klatovy. Autobusové nádraží slouží jakožto nácestná zastávka pro linky z města na východ a jihovýchod a jako konečná zastávka pro většinu linek. Grafické zobrazení autobusového nádraží spolu s popisem stanovišť obsluhovaných linkami IDPK lze vidět na obrázku 11. [3]



Obrázek 11 – Schéma autobusového nádraží u ŽST Domažlice

Zdroj: [9])

Technický stav tohoto přestupního uzlu lze charakterizovat jako zcela nevyhovující, vzhledem k technickému stavu přístřešku, nevyhovujícímu zázemí pro cestující či naprosté absenci bezbariérovosti. Kvůli vzdálenému umístění ŽST Domažlice od centra města a většiny obytné zástavby je existence přestupního bodu na autobusovou dopravu velice důležitá. Z výše zmíněných důvodů se práce bude později též zabývat obecným návrhem na rekonstrukci daného uzlu, jakožto součástí přednádražního prostoru rekonstruované ŽST Domažlice. Současný stav lze vidět na obrázku 12.

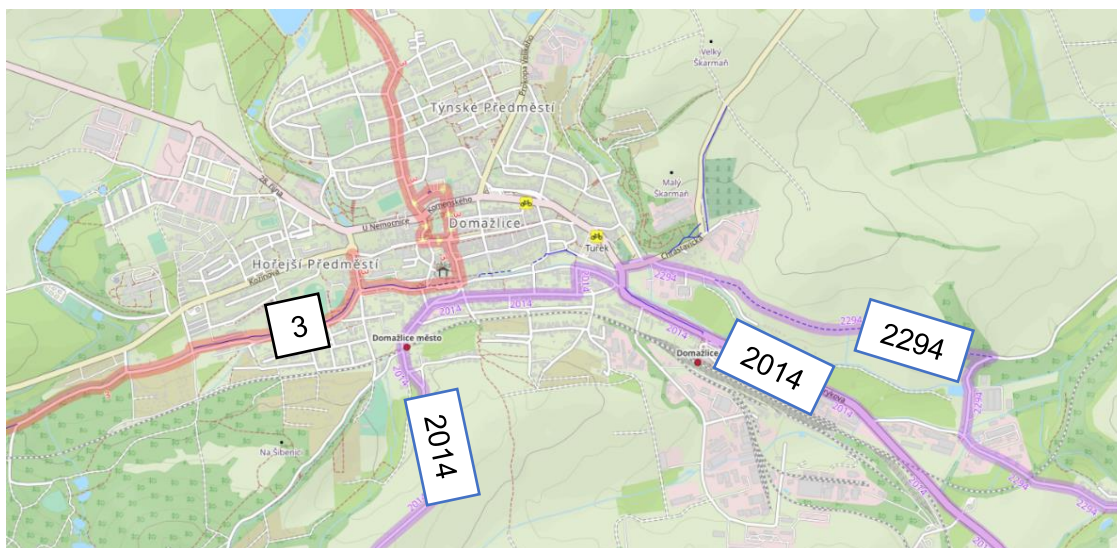


Obrázek 12 – Staré autobusové nádraží u ŽST Domažlice

Zdroj: Autor

4.3 Cyklistická a pěší doprava

Domažlicemi prochází dálková cyklotrasa CT 3 Praha – Plzeň – Řezno o celkové délce přes 200 km spojující významná česká a bavorská města. Cyklostezka je součástí evropské dálkové trasy Eurovelo 4 Roscoff – Kiev a Panevropské cyklostezky. Městem též prochází regionální cyklotrasa č. 2014 Domažlice – Všeruby a č. 2294 Domažlice – Stanětice. Vedení cyklotras lze vidět na obrázku 13. [16]



Obrázek 13 – Cyklotrasy v Domažlicích

zdroj [17] [18]

Domažlice nejsou velkým městem a pěší doprava zde má velký význam a mimo oblasti ŽST a průmyslových areálů je pěší propustnost území vyhovující. Nedostatkem mohou být občasné závady bezpečnosti provozu na PK, jako jsou nevhodná provedení přechodů pro chodce nebo nedostatečná šířková uspořádání chodníků či jejich absence, nebo celkově horší stav komunikací v okrajových částech města. [1]

5 Trať 180

V následující kapitole se práce věnuje železniční trati č. 180 dle JKŘ (Plzeň – Domažlice – Brod nad Lesy), základním informacím, její historii a současným železničním zastávkám a stanicím, jež se na trati nachází.

5.1 Základní informace

Jedná se o jednokolejnou celostátní dráhu o délce 74 km na území ČR. Trať č. 180 dle KJŘ vychází ze západního zhlaví ŽST Plzeň hlavní nádraží nejprve jako trať dvoukolejná neelektrizovaná spolu s elektrizovanou dvoukolejnou tratí č. 178 dle KJŘ a jednokolejnou elektrizovanou tratí č. 170 dle KJŘ. Trať č. 170 se po nadjezdu odděluje směrem na Klatovy. V zast. Plzeň – Jižní Předměstí se tratě č. 178 a č. 180 rozdělují směrem na Cheb a Domažlice. Dvoukolejný úsek trati na Domažlice pokračuje k zast. Plzeň – Skvrňany, odkud dále pokračuje jako jednokolejná trať. [14], [19]

Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace. [14]

Základní informace o trati podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2024 lze vidět v tabulce 2.

Tabulka 2 – Základní informace o trati č. 180 dle KJŘ

číslo trati KNJ	180
číslo trati (podle číselníku SŽ SR72)	200 00
název začátku tratě	Plzeň hlavní nádraží
název konce tratě	Česká Kubice státní hranice
začátek tratě [km]	104,526
konec tratě [km]	184,102
celková stavební délka tratě [km]	73,52
maximální traťová rychlost [km/h]	100
normativ délky osobního vlaku vč. HN [m]	269
normativ délky nákladního vlaku vč. HN [m]	536
největší maximální délka nákladního vlaku vč. HN [m]	660
maximální sklon tratě [‰]	12,0
dovolené traťové třídy zatížení	C3

Zdroj: [20]

Podle map pro širokou veřejnost na webovém portálu Správy železnic, státní organizace je NPDV pro úsek Plzeň – Jižní Předměstí 660 m. V úseku Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Jižní Předměstí NPDV činí 640 m. [14]

V úseku Plzeň hlavní nádraží – Stod je trať vybavená TZZ 3. kategorie – tříznakový obousměrný automatický blok. V úseku Stod – Staňkov je trať vybavená TZZ 2. kategorie – reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě zařízením. V úseku Staňkov – Česká Kubice je trať vybavená TZZ 3. kategorie – automatické hradlo. V úseku Česká Kubice – Brod nad Lesy je trať vybavená TZZ 2. kategorie – hradlový poloautoblok. [14]

Mezi zajímavé stavební objekty tratě lze zařadit unikátní pro ČR akvadukt u odbočky na trať č. 184 dle KJŘ, jež převádí přes trať vodu náhonu Teplé Bystřice. Původní náhon vznikl v roce 1571 za účelem pohonu mlýnů, napájení obranných příkopů a donedávna k zásobování města pitnou vodou. Při budování železniční tratě v druhé polovině 19. století byl kvůli vedení v zářezu v místě náhonu postaven dřevěný akvadukt s lávkou pro pěší. V roce 1984 byl akvadukt snesen a náhon odkloněn pro špatný stav samotného akvaduktu a nevyhovujícímu průjezdnému profilu v případě budoucí elektrizace tratě. V roce 2011 byl postaven nový a vyšší akvadukt, který v současnosti umožňuje překonávat trať pěším i cyklistům v rámci dálkové cyklotrasy CT 3 Praha – Plzeň – Řezno. Akvadukt lze vidět na obrázku 14. [19], [18]



Obrázek 14 – Akvadukt

Zdroj: [21]

5.2 Historie

O vybudování tratě mezi Prahou a Plzní se jako první již v roce 1828 snažila Pražská železniční společnost, avšak pro nedostatek financí neúspěšně. V roce 1851 se dostalo Plzni podpory rakousko-bavorské státní smlouvy, kde byla též dohodnutá bavorsko-česká dráha. Avšak novým koncesním zákonem z roku 1956 byla rakouskou vládou přenechaná výstavba železnic soukromým podnikatelům. Nejprve se o ní zajímal prezident pražské Obchodní a živnostenské komory Leopold Lämél, který spolu s knížetem Metternichem a Windischgrätzem získal v roce 1857 koncesi schválenou císařem Františkem Josefem I. na výstavbu dráhy z Prahy do Plzně a na její provoz. Kvůli snížení finančního příslibu vlády

z původních 30 milionu zlatých o 10 milionu se ale Lämel koncese vzdal, což mohlo ohrozit dodržení vládního slibu o bavorském spojení. Podle mezistátních smluv měla být stavba trati ze Smíchovského nádraží přes Plzeň k německým hranicím realizována do konce roku 1862. I přes komplikace během přípravy výstavby kvůli financování ze státní podpory, získala v roce 1859 koncesi akciová společnost, jejíž hlavními postavami byli bratři Kleinové, Vojtěch Lanna a další významní čeští doboví podnikatelé. Bratři Kleinové získali po vnitřních sporech stoprocentní podíl v České západní dráze a na stavbě se podíleli spolu s Lannovou firmou. [22], [23], [24], [25].

Přeshraniční úsek měl dostat přednost, a tak byla nejprve v květnu 1860 zahájena stavba úseku Plzeň – Brod nad Lesy a k slavnostnímu otevření došlo již v 14. října 1861. Tehdy z provizorního nádraží ve Skvrňanech vyjel 13ti vozový vlak tažený lokomotivou Pilsen do bavorské stanice Brod nad Lesy, do níž 20. září 1861 zahájila provoz i Bavorská východní dráha. Další den byl zahájen pravidelný provoz pro veřejnost v úseku Skvrňany – Brod nad Lesy, kdy jezdily pouze 2 páry vlaků s osobními i nákladními vozy. V dubnu 1862 bylo dokončen most přes řeku Radbuzu a tím došlo k propojení dráhy až k plzeňskému nádraží. 14. července 1862 byl dokončen úsek mezi pražským Smíchovem a Plzní a další den byl zahájen provoz pro veřejnost. Na obrázku 15 lze vidět původní budovu plzeňského nádraží na konci 19. století. [22], [24], [26]



Obrázek 15 – Původní nádražní budova v Plzni

zdroj: [22]

Stavebně nejsložitější byla část dráhy v pohraniční oblasti, kde musela na přibližně 10kilometrovém úseku z Domažlic do nejvyššího bodu tratě České Kubice překonat téměř 100metrové výškové stoupání. Podélný sklon dosahoval místy až 11 ‰. Původně měla trať 20 stanic, 180 výhybek, 182 strážních domků, 24 lokomotiv, 709 nákladních vozů a 80 osobních vozů. V červenci roku 1907 byla ministrem železnic slavnostně otevřená nová novorenesančně-secesní přijímací budova v Plzni, kterou lze vidět na obrázku 16. [22]



Obrázek 16 – Nádražní budova v Plzni (1907)

Zdroj: [22]

Pro potřeby nových investičních opatření na obnovu vozového parku a rekonstrukci tratě byla dráha zestátněna dle zákona o převzetí státem účinného od 1. ledna 1895, čímž byla trať převzata do provozu Rakouskou státní dráhou až do roku 1918. Spolu se zestátněním začal však pomalu vznikat důraz na směr Praha – Plzeň – Cheb na úkor původní dráhy ve směru Praha – Plzeň – Brod nad Lesy. Kvůli rostoucím požadavkům bylo potřeba modernizovat hlavní železniční uzly a zahájit zdvojkoleňování významných úseku tratě, což se povedlo jen mezi Berounem a Zdicemi v roce 1904 a poté mezi Prahou a Berounem v roce 1908. Další zdvojkoleňování bylo zahájeno až v roce 1921 v úseku Zdice – Plzeň a dvojkolejný provoz mezi Prahou a Plzní byl zahájen v roce 1932. [22]

Během 2. světové války došlo k přerušení tratě kvůli nově vedenou hranicí Protektorátu Čechy a Morava a provozovatelem se staly Česko – moravské dráhy. Po 2. světové válce začal být provoz cílen hlavně na zvyšování rozsahu nákladní dopravy, čímž se snižovaly jízdní doby osobních vlaků a rychlíků oproti předválečnému období. Elektrizaci mezi Prahou, která využívá stejnosměrnou trakční soustavu 3kV, a Plzní, využívající střídavou trakční soustavu 25 kV/50Hz, šlo vyřešit až s vývojem vícesystémových elektrických lokomotiv. V roce 1973 byla zahájena stejnosměrná elektrizace úseku Praha – Beroun a v roce 1983 etapní střídavá elektrizace na Plzeň. Od roku 1987 byl zahájen provoz elektrické trakce na celém úseku Praha – Plzeň, se styčným bodem soustav v Berouně. [22]

5.3 Stanice a zastávky

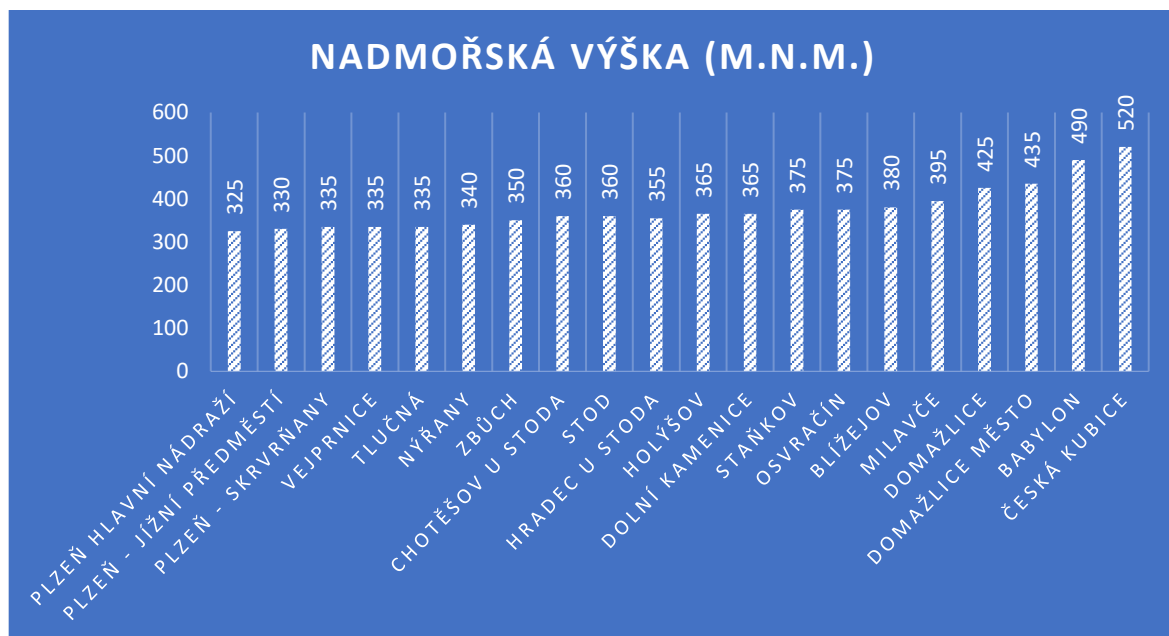
Na trati se nachází celkem 9 železničních stanic a 11 zastávek. Jejich seznam lze vidět v tabulce 3. Kilometrická vzdálenost vycházející od stanice Plzeň hlavní nádraží je pouze přibližná a informativní.

Tabulka 3 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 180 dle KJŘ

km	Název	typ	km	Název	typ
0	Plzeň hlavní nádraží	ŽST	34	Holýšov	ŽST
1	Plzeň – Jižní Předměstí	zast.	36	Dolní Kamenice	zast.
3	Plzeň – Skrvrňany	zast.	40	Staňkov	ŽST
8	Vejprnice	ŽST	44	Osvračín	zast.
11	Tlučná	zast.	48	Blížejev	ŽST
14	Nýřany	ŽST	52	Milavče	zast.
19	Zbůch	zast.	59	Domažlice	ŽST
21	Chotěšov u Stoda	zast.	60	Domažlice město	zast.
26	Stod	ŽST	67	Babylon	zast.
29	Hradec u Stoda	zast.	70	Česká Kubice	ŽST

Zdroj: [27]

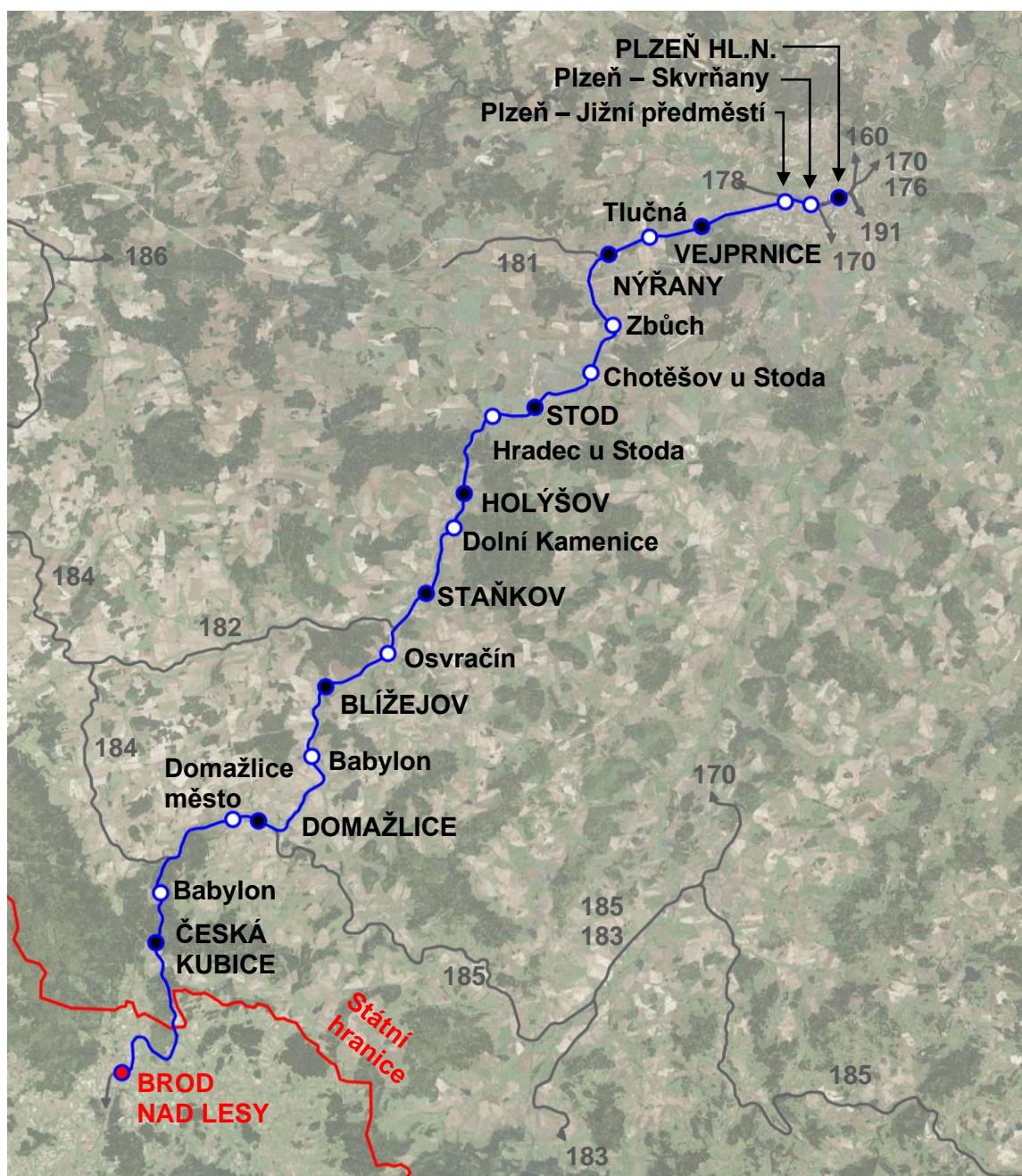
Výškový průběh trati lze vidět v grafu 1.



Graf 1 – Výškový průběh tratě č. 180 (dle KJŘ)

Zdroj: [27]

Trasu tratě č. 180 dle JKŘ lze vidět na obrázku 17.



Obrázek 17 – Trasa tratě č. 180 dle KJŘ

Zdroj: Autor, ©2023 Microsoft Corporation

Trat' č. 180 je formálně ukončená bavorskou ŽST Brod nad Lesy (něm. Furth im Wald), ležící 6 km za státní hranicí. Na západ dále pokračuje jako jednokolejná trat' Schwandorf – Furth im Wald, dle německého JŘ označená číslem 875. Trat' ve Schwandorfu odbočuje z dvoukolejné trati Regebdsburg – Weiden označené číslem 855 dle německého JŘ. Obě zmíněné tratě jsou dle německé kategorizace označeny jako hlavní tratě (něm. Hauptbahn), což lze dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách přirovnat k dráze celostátní. [28], [29], [30]

6 Trať 184

V následující kapitole se práce věnuje železniční trati č. 184 dle JKŘ (Domažlice – Planá u Mariánských lázní), základním informacím, její historii a současným železničním zastávkám a stanicím, jež se na trati nachází.

6.1 Základní informace

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu o délce 82 km. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace. Základní informace o trati podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2024 lze vidět v tabulce 4. [14]

Tabulka 4 – Základní informace o trati č. 184 dle KJŘ

číslo trati KNJ	184
číslo trati (podle číselníku SŽ SR72)	106 00
název začátku tratě	Domažlice odbočná výh.č.401
název konce tratě	Planá u Mariánských Lázní
začátek tratě [km]	5,842
konec tratě [km]	0,027
celková stavební délka tratě [km]	81,726
maximální traťová rychlost [km/h]	60
normativ délky osobního vlaku vč. HN [m]	45
normativ délky nákladního vlaku vč. HN [m]	156
největší maximální délka nákladního vlaku vč. HN [m]	180
maximální sklon tratě [‰]	24,0
dovolené traťové třídy zatížení	C3

Zdroj: [20]

Podle map pro širokou veřejnost na webovém portálu Správy železnic, státní organizace je NPDV na trati č. 184 dle KJŘ 180 m. [14]

V úseku Domažlice – Havlovice a Tachov – Planá u Mariánských Lázní je trať vybavená TZZ 3. kategorie – automatické hradlo. V úseku Havlovice – Tachov je trať řízená dle předpisu SŽ D3. [14]

6.2 Stanice a zastávky

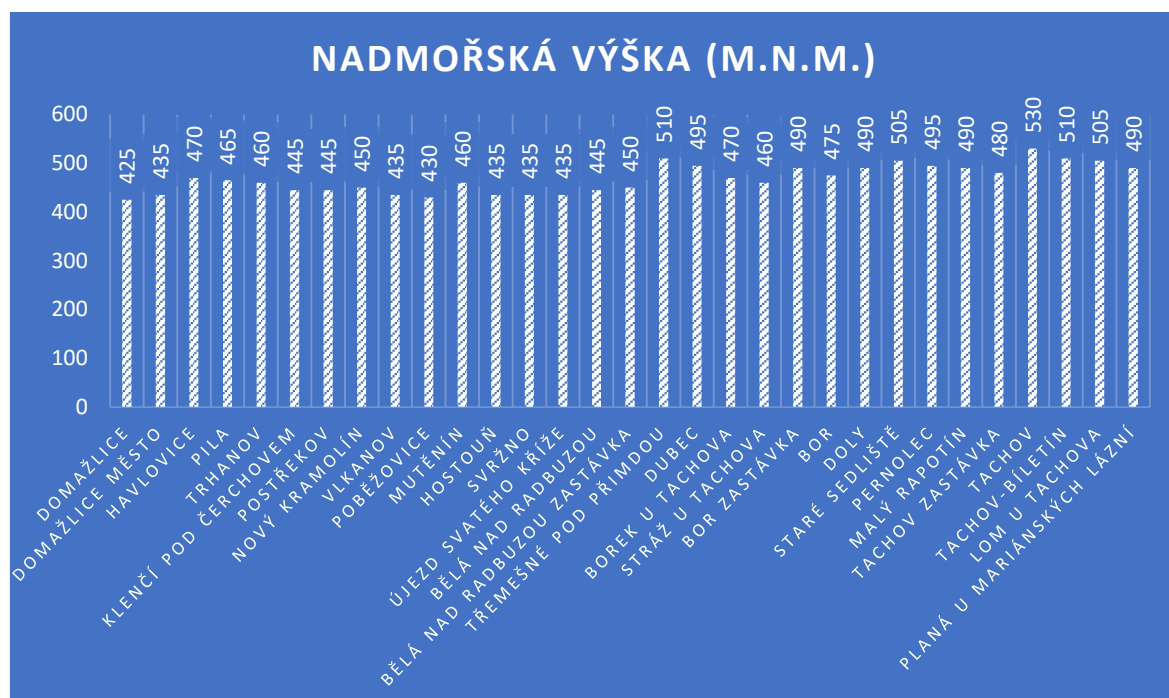
Na trati se nachází celkem 6 železničních stanic, 20 zastávek, z toho 2 s nákladištěm, a 5 dopraven D3. Jejich seznam lze vidět v tabulce 5. Kilometrická vzdálenost vycházející od ŽST Domažlice je pouze přibližná a informativní.

Tabulka 5 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 184 dle KJŘ

km	Název	typ	km	Název	typ
0	Domažlice	ŽST	43	Třemešné pod Přimdou	D3
1	Domažlice město	zast.	44	Dubec	zast.
6	Havlovice	zast.	48	Borek u Tachova	zast.
7	Pila	zast.	52	Stráž u Tachova	D3
9	Trhanov	zast./n.	55	Bor zastávka	zast.
12	Klenčí pod Čerchovem	D3	59	Bor	ŽST
15	Postřekov	zast.	63	Doly	zast.
17	Nový Kramolín	zast.	66	Staré Sedliště	D3
19	Vlkanov	zast.	70	Pernolec	zast.
22	Poběžovice	ŽST	73	Malý Rapotín	zast.
28	Mutěnin	zast./n.	74	Tachov zastávka	zast.
30	Hostouň	D3	77	Tachov	ŽST
32	Svržno	zast.	79	Tachov-Bíletín	zast.
34	Újezd Svatého Kříže	zast.	82	Lom u Tachova	zast.
37	Bělá nad Radbuzou	ŽST	89	Planá u Mariánských Lázní	ŽST
38	Bělá nad Radbuzou zastávka	zast.			

Zdroj: [31]

Výškový průběh trati lze vidět v grafu 2.



Graf 2 – Výškový průběh tratě č. 184 (dle KJŘ)

Zdroj: [31]

Trasu tratě č. 184 dle JKŘ lze vidět na obrázku 18.



Obrázek 18 – Trasa tratě č. 184 dle KJŘ

Zdroj: Autor

7 Trať 185

V následující kapitole se práce věnuje železniční trati č. 184 dle JKŘ (Domažlice – Klatovy – Horažďovice předměstí), základním informacím, její historii a současným železničním zastávkám a stanicím, jež se na trati nachází.

7.1 Základní informace

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu o délce 31 km. V ŽST Janovice nad Úhlavou na ní navazuje úsek trati Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín č. 183 dle KJŘ. Dále mezi Janovicemi nad Úhlavou a Klatovy vede společný úsek tratí č. 183 a č. 185. V Klatovech trať č. 183 pokračuje jako elektrizovaná celostátní dráha č. 170 dle KJŘ. Trať 185 dál vede až do ŽST Horažďovice předměstí, kde se napojuje na celostátní trať Plzeň – České Budějovice č. 191 dle KJŘ. [14]

Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace. [14]

Základní informace o trati podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2024 lze vidět v tabulce 6 pro úsek Domažlice – Janovice nad Úhlavou. V tabulce 7 lze dále vidět základní informace o trati pro společný úsek tratí č. 183 a č. 185 dle KJŘ. V tabulce 8 lze dále vidět základní informace o trati pro úsek Klatovy – Horažďovice předměstí.

Tabulka 6 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ

číslo trati KNJ	184
číslo trati (podle číselníku SŽ SR72)	202 00
název začátku tratě	Janovice na Úhlavou
název konce tratě	Domažlice
začátek tratě [km]	0,728
konec tratě [km]	30,875
celková stavební délka tratě [km]	31,263
maximální traťová rychlost [km/h]	60
normativ délky osobního vlaku vč. HN [m]	90
normativ délky nákladního vlaku vč. HN [m]	279
největší maximální délka nákladního vlaku vč. HN [m]	393
maximální sklon tratě [‰]	17,8
dovolené traťové třídy zatížení	C3

Zdroj: [20]

Tabulka 7 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ

číslo trati KNJ	184
číslo trati (podle číselníku SŽ SR72)	204 00
název začátku tratě	Klatovy
název konce tratě	Železná Ruda-Alžbětín
začátek tratě [km]	48,334
konec tratě [km]	0,000
celková stavební délka tratě [km]	48,321
maximální traťová rychlost [km/h]	90
normativ délky osobního vlaku vč. HN [m]	170
normativ délky nákladního vlaku vč. HN [m]	237
největší maximální délka nákladního vlaku vč. HN [m]	237
maximální sklon tratě [‰]	19,0
dovolené traťové třídy zatížení	C3

Zdroj: [20]

Tabulka 8 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ

číslo trati KNJ	184
číslo trati (podle číselníku SŽ SR72)	222 00
název začátku tratě	Horažďovice předměstí
název konce tratě	Klatovy
začátek tratě [km]	0,292
konec tratě [km]	58,071
celková stavební délka tratě [km]	59,475
maximální traťová rychlost [km/h]	65
normativ délky osobního vlaku vč. HN [m]	90
normativ délky nákladního vlaku vč. HN [m]	473
největší maximální délka nákladního vlaku vč. HN [m]	550
maximální sklon tratě [‰]	15,0
dovolené traťové třídy zatížení	C3

Zdroj: [20]

Podle map pro širokou veřejnost na webovém portálu Správy železnic, státní organizace je NPdV pro úsek Domažlice – Janovice nad Úhlavou 393 m, pro úsek Janovice nad Úhlavou – Klatovy je 237 m a pro úsek Klatovy – Horažďovice předměstí je 550 m. [14]

V úseku Domažlice – Janovice nad Úhlavou, a Klatovy – Běšiny, NemilkoV – Kolinec a Velké Hydčice – Horažďovice předměstí je trať vybavená TZZ 3. kategorie – automatické hradlo. V úseku Janovice nad Úhlavou – Klatovy je trať vybavená TZZ 3. kategorie – úsek s oddíly ohraničenými oddílovými návěstidly automatického hradla. V úseku Běšiny – NemilkoV a Kolinec – Sušice je jízda vlaku zabezpečena telefonickým dorozumíváním. V

úseku Sušice – Velké Hydčice je trať vybavená TTZ 2. kategorie – reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě zařízením. [14]

7.2 Historie

Zásluhou hraběte Ferdinanda Chotka, starosty sušického okresu, za podpory obchodní komory v Plzni byl 23. listopadu 1883 schválen zákon o stavbě Českomoravské transversální dráhy, což byl velký projekt vzájemného propojení lokálních tratí Čech, Moravy a Slovenska určený hlavně pro vedení nákladní dopravy. Stavba dráhy začala v roce 1885. Úsek tratě Janovice nad Úhlavou – Klatovy byl již postaven v roce 1872 jako součást tratě Železná Ruda – Plzeň. Provoz na trati byl zahájen 1. října 1888. Součástí výstavby byly nové pozemní stavby, mostní objekty, staniční budovy, strážní domky a jiná technická zařízení a též rozšíření dosavadních stanic v Domažlicích, Klatovech a Horažďovicích-Babíně. V Domažlicích a Horažďovicích byly též postaveny točny a vodárny. [32]

7.3 Stanice a zastávky

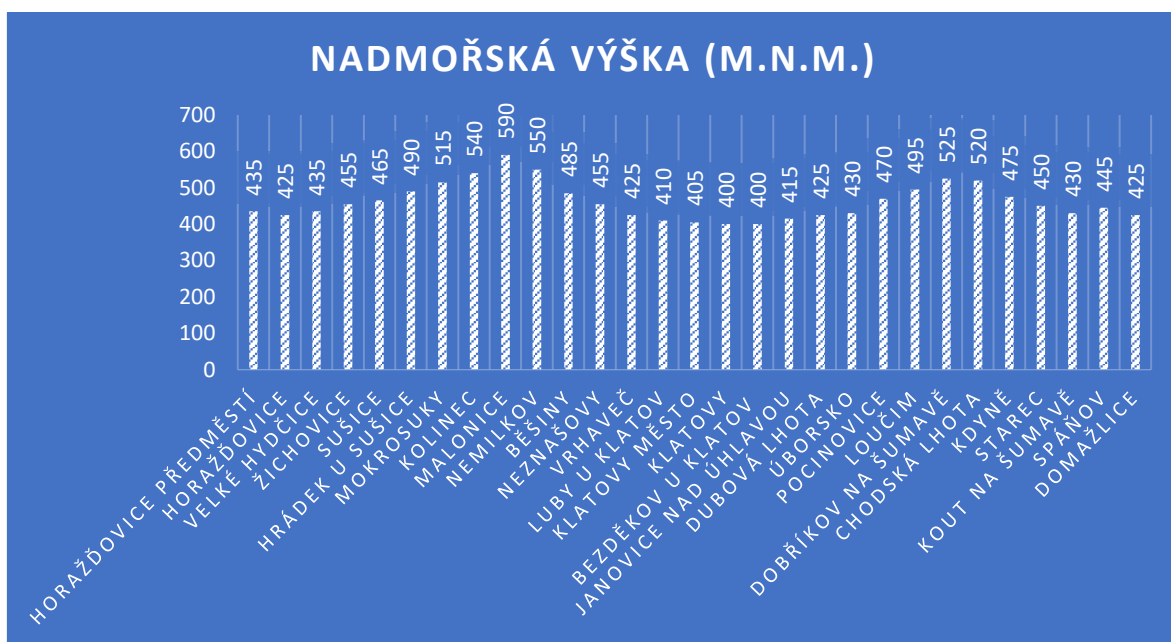
Na trati se nachází celkem 14 železničních stanic a 15 zastávek, z toho 1 s nákladištěm. Jejich seznam lze vidět v tabulce 9. Kilometrická vzdálenost vycházející od stanice Horažďovice předměstí je pouze přibližná a informativní.

Tabulka 9 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 185 dle KJŘ

km	Název	typ	km	Název	typ
0	Horažďovice předměstí	ŽST	58	Klatovy	ŽST
3	Horažďovice	ŽST	62	Bezděkov u Klatov	zast.
8	Velké Hydčice	ŽST	66	Janovice nad Úhlavou	ŽST
13	Žichovice	ŽST	69	Dubová Lhota	zast.
19	Sušice	ŽST	71	Úborsko	zast.
24	Hrádek u Sušice	ŽST	74	Pocinovice	ŽST
26	Mokrosuky	zast.	77	Loučim	zast.
30	Kolinec	ŽST	80	Dobříkov na Šumavě	zast.
36	Malonice	zast./n.	82	Chodská Lhota	zast.
40	Nemilkov	ŽST	86	Kdyně	ŽST
46	Běšiny	ŽST	88	Starec	zast.
49	Neznašovy	zast.	90	Kout na Šumavě	zast.
52	Vrhavěč	zast.	93	Spáňov	zast.
53	Luby u Klatov	zast.	98	Domažlice	ŽST
56	Klatovy město	zast.			

Zdroj: [33]

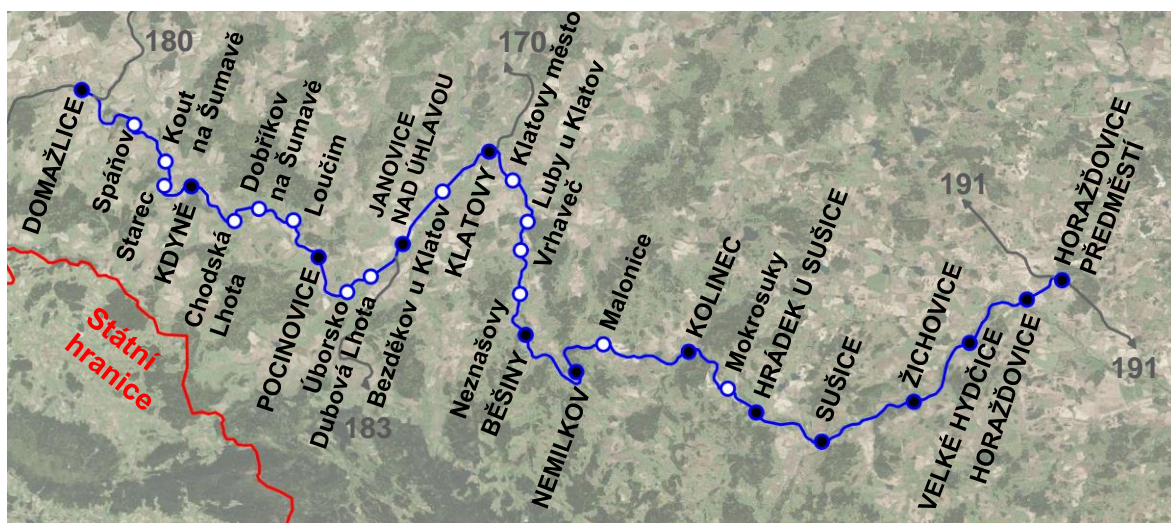
Výškový průběh trati lze vidět v grafu 3.



Graf 3 – Výškový průběh tratě č. 180 (dle KJŘ)

Zdroj: [33]

Trasu tratě č. 185 dle JKŘ lze vidět na obrázku 19.



Obrázek 19 – Trasa tratě č. 185 dle KJŘ

Zdroj: Autor

8 ŽST Domažlice

Následující kapitola se věnuje podrobnému popisu ŽST Domažlice. Nejprve se zabývá její historií, polohou v obci a polohou v rámci tratě. Poté práce analyzuje současný stav ŽST ze stavebního a provozního hlediska a poté analyzuje výhledový stav pro nalezení vhodného řešení rekonstrukce ŽST.

8.1 Historie

ŽST Domažlice – Taus byla postavena v roce 1861 jako součást budované České západní dráhy. V roce 1888 byla zprovozněna trať na Klatovy a z února téhož roku pochází druhá výpravní budova s pokladnami, čekárnou a restaurací, budovy sekce, výtopy pro 3 lokomotivy, točny a vodárny. Dané stavby byly provedeny domažlickým stavitelem Františkem Pekem. Na obrázku 20 lze vidět obě výpravní budovy před rokem 1918. [32]



Obrázek 20 – Původní a novější výpravní budova ŽST Domažlice

Zdroj: [22]

Obě budovy byly v dobách Rakousko – Uherska několikrát drobně rekonstruovány a též bylo doplněno osvětlení nástupišť. V roce 1910 byl zahájen provoz tratě na Tachov a spolu s ní byla otevřená nová železniční zast. Domažlice město. Na obrázku 21 lze vidět železniční zast. Domažlice město – Taus Stadt po roce 1910. [34]



Obrázek 21 – Železniční zast. Domažlice město

Zdroj: [22]

V roce 1924 započal nově provoz rychlíku mezi Domažlicemi a Brnem, ale po 2 letech provozu byl pro malý zájem cestujících a ekonomické důvody zrušen. V dubnu 1945 bylo nádraží silně poškozeno během leteckého náletu. V roce 1946 byl přes Domažlice veden železniční odsun Němců z Československa, kdy bylo v 593 vlacích odsunuto přes 670 tisíc německých obyvatel. V roce 1952 byl ve stanici zaveden informační rozhlas pro cestující. V roce 1955 se kvůli zvyšujícím se nárokům na dopravu stále více projevoval nedostatek kolejí. V roce 1964 došlo k zastavení osobní dopravy v úseku Domažlice – Česká Kubice. V roce 1966 začala u stanice výstavba průmyslového objektu, k němuž byla vedena nová vlečka, a zároveň se zřizovaly nové vlečky do budoucí průmyslové zóny Domažlic. Po roce 1969 začíná přes Domažlice opět vést rychlíková doprava na Mnichov a též se stále více zvyšuje mezinárodní nákladní doprava. [34]

V roce 1976 začala probíhat rozsáhlá modernizace trati do České Kubice a v roce 1977 docházet k rozsáhlé rekonstrukci ŽST Domažlice. V roce 1978 došlo k vzniku přeložky na klatovské trati a také k snesení točny. Rok 1979 doprovázelo množství výluk v rámci pokračující rekonstrukce. Byla dokončována rekonstrukce kolejíště a vybudována výtažná kolej na českokubickém zhlaví. V prostoru mezi výpravními budovami vznikla nová stavba, která začala sloužit střediskem a řídicím centrem nově budovaného reléového zabezpečovacího zařízení. V roce 1981 dále intenzivně pokračovala rekonstrukce ŽST. Vzniklo sociální zařízení, byla dokončena budova reléového zařízení, ve strojové stanici byla postavena nová kotelna a probíhaly stavební práce na radonické výhybně. Na obrázku 22 lze vidět poslední oficiální vlak parní trakce z Domažlic do Plzně, jež vyjel v rámci oslav Dne železničářů a 120. výročí tratě Plzeň – Brod nad Lesy. [34]



Obrázek 22 – Den železničářů 19.9.1981, na pozadí rekonstrukce ŽST Domažlice

Zdroj: [22]

V roce 1982 dostává ŽST světelná návěstidla a budují se nové železniční přejezdy v úseku Domažlice – Blížejov a Domažlice – Domažlice odb. Pasečnice. V roce 1983 jsou uvedeny do provozu první výměny moderního zabezpečovacího zařízení. Služba výpravčího ve staré budově je přestěhována do nové služebny. V roce 1985 ŽST Domažlice poprvé obsazuje osobní vlaky vlastními vlakovými četami. V roce 1987 dále pokračovala přestavba výpravní budovy. [34]

V roce 2008 prošla ŽST Domažlice poslední významnou rekonstrukcí. Do rekonstrukce bylo investováno 46 milionů korun, z čehož 35 milionů daly ČD do obnovy budovy z roku 1862 a 11 milionů bylo investováno SŽDC do prostřední budovy s technologií. Jednalo se o kompletní rekonstrukci včetně zateplení, nových krovů střech a rozvodů. Zároveň vznikla nová čekárna, ČD centrum a nové sociální zařízení. ŽST byla doplněna kamerovým systémem, informačním systémem a novým staničním rozhlasem. Též byl zajištěn bezbariérový přístup do budovy pomocí zvedací plošiny. Po rekonstrukci byla ČD využívána jen polovina budovy, zatímco druhá polovina, kde se původně nacházely pokladny, byla po opravách pronajata ke komerčním účelům. Po dvouleté rekonstrukci bylo dne 4. srpna 2008 domažlické nádraží oficiálně předáno do užívání a otevřeno pro veřejnost. [35], [36]

8.2 Poloha v obci

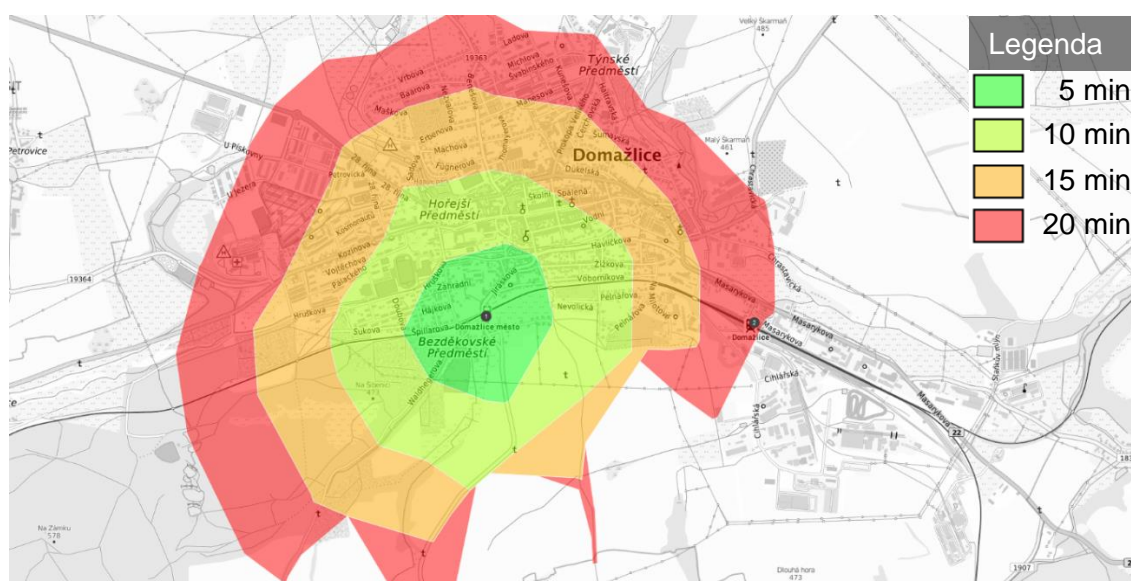
ŽST Domažlice leží v jihovýchodní části obce, blízko průmyslové oblasti. Grafické zobrazení docházkových vzdáleností od ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 23. Docházkové vzdálenosti jsou barevně rozděleny na 5minutovou, 10minutovou, 15minutovou a 20minutovou docházkovou vzdálenost.



Obrázek 23 – Docházkové izochrony od ŽST Domažlice

Zdroj: [37]

Pro srovnání lze vidět na obrázku 24 docházkové vzdálenosti od železniční zast. Domažlice – Město, která je situovaná přibližně 1300 m západně od ŽST Domažlice. Z docházkových vzdáleností je jasné, že pro pěší dopravu představuje tato zastávka mnohem přijatelnější spojení do centra města i obytných částí města.



Obrázek 24 – Docházkové izochrony od zast. Domažlice město

Zdroj: [37]

8.3 Poloha na trati

ŽST Domažlice je situována v km 168,066 trati 712 A Plzeň – Česká Kubice státní hranice (trať č. 180 dle KJŘ), jež je dráhou celostátní, a na km 31,680 trati 710 B Janovice nad Úhlavou – Domažlice (trať č. 185 dle KJŘ), která je dráhou regionální. Oba přilehlé úseky tratí jsou jednokolejné. Výhybkou č. 403 v km 5,841 u zast. Havlovice poté odbočuje trať regionální dráhy Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. ŽST Domažlice je řízená místně a je přilehlou stanicí pro trať D3 Domažlice – Běla nad Radbuzou. Je dále přidělená pro PO Plzeň, OSPD Plzeň a OSŘP Plzeň. [38]

V obvodu ŽST Domažlice leží zast. Domažlice město v km 169,446 a zast. Havlovice v km 6,127. Zast. Domažlice město se nachází v jižní části města Domažlice, v 10minutové docházkové vzdálenosti k historickému centru města. V březnu 2013 byla zahájena její rekonstrukce, při níž bylo vybudováno nové jednostranné nástupiště o délce 110 m a v normové výšce 550 nad TK (dle ČSN 73 4959). Nástupiště bylo provedeno z prefabrikátu nástupištní hrany H 130 s rozšířenou nášlapnou plochou a dlažbou s vybavením pro zrakově postižené formou vodící linie s funkcí varovného pásu. Zast. Domažlice město byla vybavená též bezbariérovým přístupovým chodníkem, přístřeškem a toalety. [39]

Současný stav zast. Domažlice město lze vidět na obrázku 25.

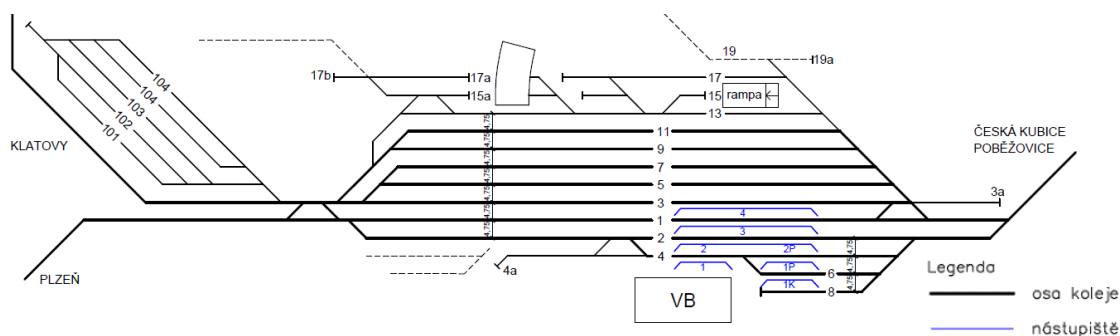


Obrázek 25 – Zast. Domažlice město

Zdroj: Autor

8.4 Analýza současného stavu

V této podkapitole práce analyzuje technické a provozní parametry ŽST Domažlice. Lze ji charakterizovat jako přípojnou stanici, tedy takovou, do které ústí jedna či více přípojných tratí, a jejichž vlaky končí v této stanici nebo začínají svou jízdu. Z provozního hlediska se jedná o stanici vlakotvornou. Schéma současného stavu ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 26 a v příloze č. 1. [40]



Obrázek 26 – Schéma současného stavu ŽST Domažlice

Zdroj: Autor

8.4.1 Koleje

Ve stanici se nachází celkem 10 dopravních kolejí. Kolej č. 1 je hlavní staniční kolejí. Koleje č. 1, 2, 3, 4 a 6 jsou vjezdové a odjezdové pro všechny vlaky. Kolej 2a slouží pro odjezdy vlaků do Kdyně a Radonic. Koleje č. 5, 7, 9, 11 jsou vjezdová a odjezdová, kromě zastavujících vlaků s přepravou cestujících. Kolej č. 8 je odjezdová pro vlaky osobní dopravy. Popis dopravních a manipulačních kolejí dle SŘ lze vidět v tabulce 10 a 11. [38]

Tabulka 10 – Popis dopravních kolejí ŽST Domažlice

Kolej číslo	Celkové vymezení koleje	Vymezení užitečné délky koleje	Užitečná délka koleje [m]
1	NV9 – HV28	S1 – IS Lc1	772
2	NV22 – NV36	Sc2 – Lc2	291
2a	NV9 – NV19	S2a – Se11	184
2+2a	NV9 – NV36	S2a – Lc2	841
3	NV7 – NV31	S3 – Lc3	769
4	NV25 – NV35	Sc4 – Lc4	126
5	NV12 – NV32	S5 – Lc5	745
6	NV25 – NV33	Sc6 – Lc6	102
7	NV12 – NV30	S7 – Lc7	737
8	KKK – NV33	KKK – Lc8	100
9	NV11 – NV29	S9 – Lc9	689
11	NV11 – NV27	S11 – Lc11	675

Zdroj: [38], upraveno autorem

Tabulka 11 – Popis manipulačních kolejí ŽST Domažlice




Kolej číslo	Celkové vymezení koleje	Vymezení užitečné délky koleje	Užitečná délka koleje [m]	Poznámka
3a	Vk6 – KKK	Se19 – KKK	227	výtažná k.
4a	KKK – Vk3	KKK – Se14	360	kusá k.
13	Vk2 – km 167,617	Se7 – km 167,617	168	
13 ČD	km 167,617 – 167,877	km 167,617 – 167,877	260	vlečka č. 2270
13	km 167,877 – Vk5	167,877 – Se18	257	kolejová váha od km 168,113 – do km 168,127
15	NV21 – KKK	NV21 – KKK	28	kusá kolej
15a	NV14 – KKK	NV14 – KKK	76	kusá kolej
17	km 167,916 – NV24	km 167,916 – NV24	92	
17a	NV301a – KKK	NV301a – KKK	223	kusá kolej
17b	KKK – NV301b	KKK – NV301b	158	kusá kolej, zákaz jízdy drážních vozidel
19	km 167,794 (styk drah s vlečkou č. 2008) – HVD1	km 167,794 (styk drah s vlečkou č. 2008) – HVD1	192	rychlost 10 kmh ⁻¹
19a	NVD1 – KKK	NVD1 – KKK	25	odvratná kusá kolej, rychlost 10 kmh ⁻¹
21	KKK – NV301b	KKK – NV301b	195	kusá kolej

Zdroj: [38], upraveno autorem

Osově vzdálenosti dopravních a manipulačních kolejí se blíží hodnotě 4750 mm.

Použité konstrukce sestav žel. svršku ve stanici lze vidět v tabulce 12. Na hlavní koleji č. 1 byl při osobní prohlídce zaznamenán typ 1. U ostatních dopravních a manipulačních kolejích by zaznamenán typ 2 a na manipulační koleji č. 13 u boční rampy typ 3.

Tabulka 12 – Použité sestavy žel. svršku (mimo výhybky)

Typ 1 (W 14)	Typ 2 (K)	Typ 3
		
Pražec: beton (B 03) Upevnění: pružné, přímé, bezpodkladnicové	Pražec: beton Upevnění: tuhé, nepřímé, podkladnicové (žebrová)	Pražec: dřevo Upevnění: tuhé, nepřímé, podkladnicové (rozponová)

Zdroj: Autor

Českokubické zhlaví začínající výhybkou č. 38 lze vidět na obrázku 27.



Obrázek 27 – Českokubické zhlaví (foceno ve směru staničení)

Zdroj: Autor

Plzeňské/klatovské zhlaví začínající výhybkou č. 1 lze vidět na obrázku 28.



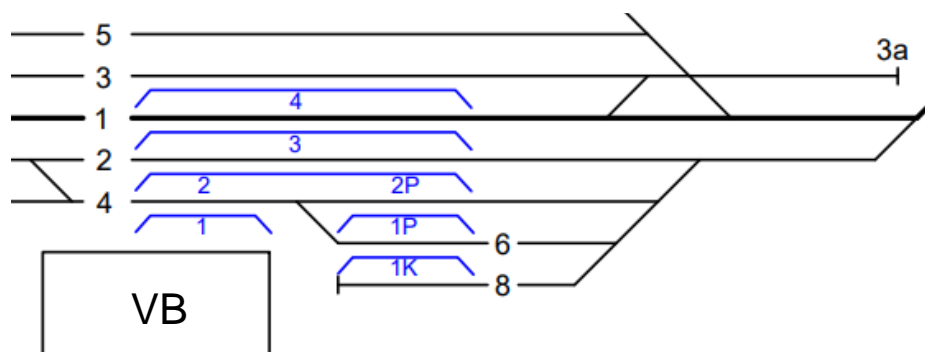
Obrázek 28 – Plzeňské/klatovské zhlaví (foceno proti směru staničení)

Zdroj: Autor

8.4.2 Nástupiště

V ŽST Domažlice jsou použity úrovněná nástupiště s přerušovanou nástupištní hranou. Bezbariérový přístup není zajištěn na žádné nástupiště a žádné nástupiště není v normové výšce 550 mm nad TK (dle ČSN 73 4959). [41]

Označení nástupišť pro orientaci cestujících lze vidět na současném schématu ŽST Domažlice na obrázku 29.



Obrázek 29 – Číslování nástupišť v ŽST Domažlice dle plánu stanice z webu ČD
Zdroj: Autor, [42]

Pohled na ŽST Domažlice z 4. nástupiště lze vidět na obrázku 30.



Obrázek 30 – Nástupiště 4

Zdroj: Autor

Popis nástupišť dle SŘ ŽST Domažlice lze vidět v tabulce 13. V SŘ nebylo zmíněné nástupiště 1 u výpravní budovy, které je však v plánu stanice z webových stránek ČD. Zároveň bylo upraveno označení pro orientaci cestujících, které bylo dle SŘ též odlišné.

Tabulka 13 – Popis nástupišť

Označení pro orientaci cestujících	Umístění u koleje	Popis				
		Druh	Délka v m	Rozdělení na sektory	Výška nad TK v mm	Přístup
kolej č. 1 vpravo	4	jednostranné	90	není	200	úrovňový přechod přes kolej č.6 v km 168,142
kusá kolej č. 1 vpravo	mezi 6. a 8.	oboustranné	90	není	200	přístupový chodník
kolej č. 2 (vlak stojí před VB) kolej č. 2 vpravo (vlak stojí za přechodem v km 168,142)	2	jednostranné	248	není	200	úrovňový přechod přes koleje č 4 a 6 v km 168,125 a 168,142; přes kolej č. 4 v km 168,025 a 168,066
kolej č. 3	1	jednostranné	492	není	200	úrovňový přechod přes koleje č. 2, 4 a 6 v km 168,125; přes koleje č. 2 a 4 v km 168,025 a 168,066
kolej č. 4	3	jednostranné	410	není	200	úrovňový přechod přes koleje č. 1, 2, 4 a 6 v km 168,125; přes koleje č.1, 2 a 4 v km 168,025 a 168,066

Zdroj: [38], upraveno autorem

ŽST Domažlice je po ŽST Plzeň hl.n. druhou nejvýznamnější stanicí na trati č. 180 (dle KJŘ) a zároveň jsou první přípojnou stanicí při vjezdu ze SRN. Její současnou konfiguraci nástupišť lze charakterizovat jakou velmi zastaralou a nereprezentativní v kontrastu zrekonstruované výpravní budovy. Proto bude jedním z klíčových parametrů pro rekonstrukci ŽST Domažlice návrh nového řešení provedení nástupišť dle současných požadavků a v závislosti na výhledovém konceptu infrastruktury a provozu.

8.4.3 Nejblížejší přejezd

Seznam nejblížejších železničních přejezdů ŽST Domažlice lze vidět v tabulce 14.

Tabulka 14 – Nejblížejší železniční přejezdy

Identifikační číslo	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení
P823	30,339	místní komunikace místní název: Domažlice odbočka z Masarykovy ulice k Agropodniku	AŽD 71 PZS 3SBI
P633	166,994	I.tř.č.22, místní název: Domažlice Masarykova ulice směr Kdyně	PZZ RE PZS 3ZBI
bez identifikace	167,31	účelová komunikace	označeno dopravní značkou IZ 8a) IZ 8b) dle Vyhl.č. 294/2015 Sb
bez identifikace	167,445	účelová komunikace	Označeno dopravní značkou IZ 8a) IZ 8b) dle Vyhl.č. 294/2015 Sb
bez identifikace	168,11	účelová komunikace	Označeno dopravní značkou IZ 8a) IZ 8b) dle Vyhl.č. 294/2015 Sb
P634	168,871	místní komunikace místní název: Domažlice Pelnářova ulice	AŽD 71 PZS 3SBI
P635	169,467	III.tř.č.1903, Místní název: Domažlice Jiráskova ulice směr Tlumačov, u zastávky Domažlice město	PZZ-RE PZS 3SBI

Zdroj: [38], upraveno autorem

8.4.4 Zabezpečovací zařízení

ŽST Domažlice je zabezpečena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s číslicovou volbou, které je ovládáno místně. Elektrické přestavníky s kontrolou polohy jazyků a chodem 240 mm zabezpečují výhybky č. 1 až 13, 22, 23 a 25 až 38. Výhybky 34a a 34b s pohyblivými srdcovkami jsou zabezpečeny elektrickými přestavníky s kontrolou polohy jazyků a chodem 150 mm. Ústřední přestavování výhybek se provádí elektrickými přestavníky. [38]

V staničním obvodu jsou pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseku využity kolejové obvody a počítače náprav. [38]

8.4.5 Návěstidla

Seznam vjezdových, odjezdových a cestových návěstidel lze vidět v tabulkách 15, 16 a 17. Na obrázku 31 lze vidět cestová návěstidla Lc6 a Lc8.

Tabulka 15 – Vjezdová návěstidla

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Poznámky
vjezdové L	166,74	vzdálenost od krajní výhybky 474 m
vjezdové KL	30,3	vzdálenost od krajní výhybky 566 m
vjezdové KS	174,201	vzdálenost od krajní výhybky 360 m
vjezdové PS	6,375	vzdálenost od krajní výhybky 200 m
předvěst PŘL	165,88	
předvěst PŘKL	29,42	
předvěst PŘKS	174,913	
tabulka s křížem	6,85	plní funkci předvěsti vjezdového návěstidla PS

Zdroj: [38], upraveno autorem

Tabulka 16 – Odjezdová návěstidla

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Poznámky
odjezdové S1	167,437	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové S2a	167,454	
odjezdové S3	167,448	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové S5	167,484	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové S7	167,468	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové S9	167,485	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové S11	167,47	odjezdové návěstidlo je závislé na odbočných výhybkách v nákladišti Kout na Šumavě; omezení rychlosti dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
odjezdové LP	6,225	

Zdroj: [38], upraveno autorem

Tabulka 17 – Cestová návěstidla

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km
cestové Sc2	168,004
cestové Sc4	168,136
cestové Sc6	168,14
cestové Lc1	168,21
cestové Lc2	168,295
cestové Lc3	168,217
cestové Lc4	168,262
cestové Lc5	168,229
cestové Lc6	168,242
cestové Lc7	168,205
cestové Lc8	168,241
cestové Lc9	168,174
cestové Lc11	168,145
cestové Sc91	168,882
cestové Lc91	169,457
cestové Lc92	173,65
cestové Sc401	5,966
předvěst PŘLc91	168,68
Opakovací předvěst OPŘSc91	169,289
předvěst PŘSc91	169,705
předvěst PŘLc92	172,932

Zdroj: [38], upraveno autorem



Obrázek 31 – Cestová návěstidla Lc6 a Lc8

Zdroj: Autor

Seznam seřadovacích návěstidel lze vidět v tabulce 18.

Tabulka 18 – Seřadovací návěstidla

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Poznámky
seřadovací Se1	30,35	plní funkci označnicku vzdálenost od krajní výhybky 516 m, trpasličí
seřadovací Se2	166,956	trpasličí
seřadovací Se3	167,018	trpasličí
seřadovací Se4	167,205	trpasličí
seřadovací Se5	167,213	trpasličí
seřadovací Se6	167,452	trpasličí
seřadovací Se7	167,449	trpasličí
seřadovací Se8	167,496	
seřadovací Se11	167,638	trpasličí
seřadovací Se12	167,708	trpasličí
seřadovací Se13	167,944	trpasličí
seřadovací Se14	167,961	
seřadovací Se15	168,018	trpasličí
seřadovací Se16	168,084	trpasličí
seřadovací Se17	168,123	
seřadovací Se18	168,134	trpasličí
seřadovací Se19	168,351	
seřadovací Se20	168,369	trpasličí
seřadovací Se21	168,373	trpasličí
seřadovací Se22	168,463	trpasličí
seřadovací Se23	168,464	
seřadovací Se24	168,544	trpasličí
seřadovací Se25	168,832	trpasličí
seřadovací Se101	30,854	trpasličí

Zdroj: [38]

8.4.6 Směrové a sklonové poměry úseku trati

ŽST Domažlice je situována v příčné. Od železničního mostu evidovaném v km 168,374 začíná levotočivý směrový oblouk. V daném úseku leží výhybka č. 38.

Sklonové poměry v ŽST Domažlice lze vidět v tabulce 19.

Tabulka 19 – Sklonové poměry trati

Kolej (e) číslo, záhlaví ze směru	Nejnepříznivější spád	Spád směrem
	v ‰ do	
záhlaví ze směru ŽST Blížejov	10 včetně	k Blížejovu
záhlaví ze směru ŽST Kdyně	5 včetně	do km 30,517 k Domažlicím
	2,5 včetně	do km 30,626 ke Kdyni
	2,5 včetně	od km 30,626 k Domažlicím
1	20 včetně	k Blížejovu
3, 2, 3a, 4, 4a, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 15a, 17, 17a, 17b, 19, 21	10 včetně	k Blížejovu
13 (Se7 – km 167,617)	10 včetně	k Blížejovu
13 (km 167,877 - Se18)	10 včetně	k Blížejovu
záhlaví ze směru ŽST Česká Kubice	20 včetně	k Blížejovu

Zdroj: [38]

8.4.7 Vlečky

Do ŽST Domažlice jsou zaústěné tyto dráhy jiných provozovatelů:

- č. 2008 „Primagra a.s. – vlečka Domažlice“ o stavební délce 3,099 km
- č. 2129 „Vlečka Fronk“ o stavební délce 0,22 km
- č. 2270 „ČD, a.s. - Domažlice“ o stavební délce 2,625 km

Vlečka č. 2008 je do celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st. Hr. zaústěná přímým pokračováním staniční koleje č. 19 v km 167,794. [38]

Vlečka č. 2129 je zaústěná z koleje č. 19 výhybkou č. S1 v km 167,855 dráhy regionální Plzeň hl. n. – Česká Kubice st. hr. [38]

Vlečky č. 2008 a č. 2129 lze vidět na obrázku 32.



Obrázek 32 – Vlečka č. 2008 (vpravo) a č. 2129 (vlevo)

Zdroj: Autor

Vlečka č. 2270, též označována jako „Vlečka DKV Plzeň, PP Domažlice“, je dělená na 3 části. První část vlečky je zaústěná koncovým stykem výhybky č. 108 v km 167,176 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. Druhá část vlečky je zaústěná koncovým stykem přímé větve výhybky č. 20 v km 167,877 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. a dále v přímém pokračování koleje č. 13 v km 167,617 dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. Třetí část je zaústěná v přímém pokračování koleje č. 17 v km 167,916 celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. a dále koncovým stykem odbočné větve výhybky č. 20 v km 167,877 dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Česká Kubice st.hr. [38]

PP Domažlice je koncové depo skládající se z rotundy, administrativní budovy, pomocných budov a příslušného kolejíště přilehlé k ŽST Domažlice. Hlavní administrativní budova a provozní budova vznikly přestavbou bývalé rotundy. Součástí budovy je REMÍZA ŽKV se dvěma kolejemi. V remíze v koleji č. 301 a č. 302 jsou dvě prohlídkové jámy s čelním vstupem o délce je 15m sloužící k prohlídce spodku vozidel. Zásoba nafty se ukládá do podzemních nádrží umístěných spolu se stáčecím platem pod přístřeškem mezi kolejí č. 13 a č. 303 u hranic depa směrem Č. Kubice. Doplňování vodních okruhů vozidel se provádí ze stanoviště dozorce depa na koleji č. 13 a č. 303. Odsávání WC z vozidel s uzavřeným systémem WC se provádí na koleji č. 13, ke je umístěno odsávací zařízení a zbrojící skříň, ze které lze i doplňovat vodu do vozidel. [43]

V obvodu vlečky č. 2270 se podél trati na Klatovy též nachází odstavné kolejiště, které tvoří koleje č. 101 až č. 105. Odstavné kolejiště slouží k odstavování osobních souprav, mytí vozů a správkářenské činnosti. Odstavné kolejiště lze vidět na obrázku 33. [44]



Obrázek 33 – První část vlečky č. 2270 (odstavné kolejiště)

Zdroj: Autor

8.4.8 Výpravní budova a služby pro cestující

Výpravní budova je situována před kolejí č. 4. Služby pro cestující se nachází v západním křídle budovy. Součástí služeb ŽST Domažlice je mezinárodní a vnitrostátní pokladní přepážka, čekárna pro cestující, automat s občerstvením a nápoji, úschovna zavazadel, úschovna a půjčovna kol a toalety na klíč. [41]

Plán výpravní budovy lze vidět na obrázku 34.



Obrázek 34 – Plán výpravní budovy

Zdroj: [42]

Skrz výpravní budovu vedou 2 průchozí chodby a v přednádražním prostoru jsou obě ukončené schodištěm. Pohled na výpravní budovu lze vidět na obrázku 35.



Obrázek 35 – Centrální část a západní křídlo výpravní budovy

Zdroj: Autor

Východní křídlo budovy zůstalo po rekonstrukci roku 2008 téměř nevyužito. Lze jej vidět na obrázku 36.



Obrázek 36 – Východní křídlo výpravní budovy

Zdroj: Autor

ŽST Domažlice je vybavena elektronickým informačním systémem s řádkem běžícího textu pro sluchově postižené. Před vstupem do výpravní budovy a ve vnitřních prostorech pro cestující se nachází informační tabule s odjezdy a příjezdy. Přístup do budovy je bezbariérový, včetně pokladni přepážky a toalet. U schodiště přiléhajícího k pravému křídlu budovy se nachází zvedací plošina, kterou lze vidět na obrázku 37. Dále je vybavena mobilní zvedací plošinou k nakládání a vykládání cestujících na vozíku do a z vozu. Zvedací plošinu lze vidět na obrázku 38.



Obrázek 37 – Zvedací plošina

Zdroj: Autor



Obrázek 38 – Mobilní zvedací plošina

Zdroj: Autor

8.4.9 Přednádražní prostor a návazná doprava

Přednádražní prostor ŽST Domažlice je možné charakterizovat jako průjezdný a lze jej rozdělit na část horní a spodní. Ve spodní části přednádražního prostoru se nachází čerpací stanice Silmet, která je v současnosti trvale mimo provoz. Dále se zde nachází původní domažlické autobusové nádraží, jehož součástí je 8 autobusových stanišť. Autobusové nádraží lze vidět na obrázku 39.



Obrázek 39 – Autobusové nádraží

Zdroj: Autor

Jako návaznou dopravu lze označit domažlickou linku MHD 405611, která jezdí pouze v pracovní dny. Její vybrané spoje vyčkávají příjezdu vlaků 5 až 10 minut. Seznam těchto spojů lze vidět v tabulce 20.

Tabulka 20 – Spoje autobusové linky MHD 405611 vyčkávající na příjezd vlaků

Číslo spoje BUS	Vyčkává nejvíce	Příjezd vlaku	Pravidelný příjezd (ze směru)
8	5 minut	Os 7402	7:11 (Plzeň hl.n.)
12	5 minut	Os 17564	21:31 (Janovice nad Úhlavou)
14	10 minut	Os 7406	8:13 (Plzeň hl.n.)
16	10 minut	Os 7408	9:25 (Plzeň hl.n.)
22	10 minut	Os 7410	11:25 (Plzeň hl.n.)
24	10 minut	EC 358	11:59 (Praha hl.n.)
26	5 minut	Os 7412	13:25 (Plzeň hl.n.)

Zdroj: [45]

Mimo výše zmíněné zde prakticky neexistuje přímá provázanost JŘ mezi spoji železniční a autobusové dopravy.

K horní části přednádražního prostoru vede PK, u níž se podél výpravní budovy nachází parkovací stání a na opačné straně malá stavba rychlého občerstvení Nástupiště 4 a 3/4 s možností venkovního posezení. Po obou stranách občerstvení dále vedou schody k autobusovému nádraží. Pohled na výpravní budovu z přednádražního prostoru lze vidět na obrázku 40. V západním křídle budovy se nachází pobočka ČD Cargo.



Obrázek 40 – Příjezd k výpravní budově

Zdroj: Autor

8.4.10 Rozsah osobní dopravy

V rámci Plzeňského kraje jsou nyní základem dopravní obslužnosti páteřní spoje železniční dopravy, jejichž součástí jsou i spoje dálkové dopravy. Na území kraje jsou provozovány 4 linky dálkové dopravy na principu integrálního taktového grafikonu. Železniční linky regionální dopravy Plzeňského kraje lze rozdělit na linky páteřní a doplňkové, které na ně přímo navazují. [46]

Domažlicemi vede linka dálkové železniční dopravy Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo. V úseku Praha – Plzeň je provozovaná v taktu 60 minut a v úsecích Plzeň – Cheb/Plzeň – Německo v taktu 120 minut. Provoz linky zajišťuje kategorie vlakového spoje EC Západní expres. Západní expres vede z Prahy po elektrizované trati č. 170 (dle KJŘ) na Plzeň hl.n., kde poté dochází ke změně hnacího vozidla z elektrické lokomotivy na dieslovou a změně

vozového řazení některých osobních vozů s cílovou ŽST Plzeň hl.n. Provoz linky Ex6 také zajišťuje kategorie vlakového spoje IC Západní expres, který z Plzně pokračuje po trati č. 178 (dle KJŘ) na Cheb. Na trati č. 180 (dle KJŘ) dále Západní expres zastavuje pouze v ŽST Holýšov a ŽST Domažlice. V současnosti křížuje v ŽST Domažlice každý den 7 párů spojů každé 2 hodiny od 8. po 20. hodinu. EC 358 Západní expres v ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 41.








Obrázek 41 – EC 358 Západní expres směr Mnichov

Zdroj: Autor

Příklad řazení vlaku EC 358 Západní expres lze vidět v tabulce 21.

Tabulka 21 – Řazení EC 358 „Západní expres“ (v úseku Plzeň hl.n. – Regensburg Hbf)

Ilustrace	Řada	Informace
	223	Dieselová lokomotiva Alex německého dopravce Die Länderbahn GmbH
	Bmz	Osobní vůz 2. třídy oddílový
	ABbmdz	Osobní vůz 1. a 2. třídy oddílový
	Bdmpee ²³³	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový
	Bdmpee ²³³	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový

Zdroj: [47]

Pátevní linkou regionální dopravy Plzeňského kraje, která vede přes ŽST Domažlice, je linka P3 s trasou Plzeň – Nýřany – Stod – Holýšov – Staňkov – Domažlice. Vybrané spoje linky P3 jsou vedeny až do zast. Domažlice město, pokud je spoj veden vratnou soupravou/jednotkou a pokud není k dispozici další spoj vedený tímto směrem. Nyní je P3 jednou z nejvytíženějších linek regionální dopravy v rámci kraje, která vykazuje téměř v celé délce nadprůměrné přepravní výsledky. [46]

Linku obsluhují vlaky kategorie Os a 1 ranní spoj kategorie Sp, který jede v pracovní dny z Domažlic do Plzně. Současný rozsah osobní dopravy podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026 lze vidět v tabulce 22 a 23.

Tabulka 22 – Počet párů vlaků linky P3 za 120 minut - 2020

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Plzeň hl. n. – Nýřany	0-1 Ex + 2-4 Os	0-1 Ex + 1-2 Os	0-1 Ex + 1 Os
Nýřany – Stod	0-1 Ex + 2-3 Os	0-1 Ex + 1-2 Os	0-1 Ex + 1 Os
Stod – Domažlice	0-1 Ex + 2 Os	0-1 Ex + 1 Os	0-1 Ex + 1 Os

Zdroj: [46]

Tabulka 23 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P3 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+)







Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Plzeň hl. n. – Nýřany	1 R/Ex + 1 Sp + 2-4 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 1-2 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 1 Os
Nýřany – Stod	1 R/Ex + 1 Sp + 2-3 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 1 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 1 Os
Stod – Domažlice	1 R/Ex + 1 Sp + 1 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 0-1 Os	1 R/Ex + 1 Sp + 0-1 Os

Zdroj: [46]

Poptávka po přepravě je v rámci této linky generována zejména dojížděnkou za prací a do škol do Plzně, dojížděnkou do Domažlic a zčásti do regionálních center na trati a přestupem na linky P31 Nýřany – Heřmanova Huť a P32 Staňkov – Poběžovice. [46]

Příklad řazení spoje linky P3 na Os 7405 lze vidět v tabulce 24.

Tabulka 24 – Řazení Os 7405 (Domažlice – Plzeň hl.n.)

Ilustrace	Řada	Informace
	754	Dieselová lokomotiva
	Bdtee ²⁷⁶	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový
	Bdtee ²⁷⁶	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový
	Bdtee ²⁷⁶	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový
	Bdt ²⁷⁹	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový
	Bdt ²⁷⁹	Osobní vůz 2. třídy velkoprostorový

Zdroj: [48]

Častější variantu řazení představují 1 až 2 dvouvozové motorové jednotky řady 844, kterou lze vidět na obrázku 42 pro Os 7417 a v tabulce 25 pro Os 7400.



Obrázek 42 – Os 7417 směr Plzeň

Zdroj: Autor

Tabulka 25 – Řazení Os 7400 (Plzeň hl.n. – Domažlice)

Ilustrace	
Řada	844
Informace	Dvouvozová motorová jednotka

Zdroj: [49]

Jednou z doplňkových železničních linek na území kraje je linka P33 vedená v trase Domažlice – Poběžovice – Bělá n R. – Bor – Tachov a dále linka P14 Tachov – Planá u Mariánských Lázní. Jedná se o linku zajišťující hlavně místní obsluhu, která dle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022-2026 vykazuje uspokojivé výsledky hlavně v úsecích Domažlice – Poběžovice a Tachov – Planá u Mariánských Lázní. V ŽST Domažlice je primárně návazná na linku Ex6 v objednávce MD ČR a okrajově návazná na linky P3, P23 a P 34. Současný rozsah osobní dopravy podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026 lze vidět v tabulce 26. [46]

Tabulka 26 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P33+P14 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Domažlice – Poběžovice	2 Os	1 Os	1 Os
Poběžovice – Bělá nad Radbuzou	1-2 Os	1 Os	1 Os
Poběžovice – Bělá nad Radbuzou	1-(2) Os	0-1 Os	0-1 Os
Bor – Tachov	1-(2) Os	0-1 Os	0-1 Os
Tachov – Planá u Mar. Lázní	2 Os	1-2 Os	1-2 Os

Zdroj: [46]

Linku P33+P14 obsluhují během pracovních dnů motorové vozy řady 810 a víkendech motorové jednotky řady 814. U vybraných spojů jsou motorové jednotky řady 814 používány i v pracovní dny.

Řazení na lince P33+P14 lze vidět v tabulce 27.

Tabulka 27 – Řazení Os 7216 (Planá u Mariánských Lázní – Domažlice)

Ilustrace		
Řada	814	810
Informace	Motorová jednotka	Motorový vůz

Zdroj: [50]

Další doplňkovou železniční linkou kraje je linka P23 v trase Klatovy – Janovice nad Úhlavou – Pocinovice – Kdyně – Domažlice. Zajišťuje dopravní obsluhu jihozápadu Plzeňského kraje, především oblasti Domažlice – Klatovy. V ŽST Domažlice je linka návazná na linky P3, Ex6, P33 a P34. Současný rozsah osobní dopravy podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026 lze vidět v tabulce 28. [46]

Tabulka 28 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P23 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Klatovy – Domažlice	2 Os	1 Os	1 Os

Zdroj: [46]

Linku P23 obsluhují během pracovních dnů motorové vozy řady 810 a o víkendech motorové jednotky řady 814, které lze vidět v tabulce 29. U vybraných spojů jsou motorové jednotky řady 814 používány i v pracovní dny.

Tabulka 29 – Řazení Os 17555 (Domažlice – Klatovy)

Ilustrace		
Řada	814	810
Informace	Motorová jednotka	Motorový vůz

Zdroj: [51]

Poslední doplňkovou linkou železniční dopravy v ŽST Domažlice je linka P34 Domažlice – Česká Kubice - Furth im Wald. Jedná se o přeshraniční linku, která zajišťuje dopravní obsluhu na jih od Domažlic. Převážně výsledky linky jsou spíše podprůměrné, avšak v letní sezoně mírně narůstá její turistické využití. Dopravu linky zajišťují německé motorové jednotky řady 650 soukromého dopravce Die Länderbahn GmbH. Dle JŘ pro rok 2023 linka nyní nabízí pouze 2 páry spojů v sobotu a neděli. Řazení Os 5770 linky P34 lze vidět v tabulce 30. [46]

Tabulka 30 – Řazení Os 5770 (Domažlice – Schwandorf)

Ilustrace	
Řada	650
Informace	Dieselová motorová jednotka v nátěru Oberpfalzbahn

Zdroj: [52]

8.4.11 Rozsah nákladní dopravy

Oproti minulosti se rozsah nákladní dopravy velmi snížil. Dřívější přeshraniční přeprava uhlí před Brod nad Lesy či tradiční nákladní expres převážející nové automobily jsou minulostí. Stejně tak po domažlické trati jezdí jen v malé míře vnitrostátní nákladní vlaky, kterých většina po úseku mezi Prahou a Plzní pokračuje na Cheb. Pro silnou osobní dopravu a kapacitní problémy byly nákladní vlaky vedeny převážně v nočních hodinách. [26]

Dle slov hlavního výpravčího ŽST Domažlice ze dne 22.4. 2023 jsou pro nákladní dopravu využívány koleje č. 7-11, jejichž časové využití bylo zhodnoceno jako přibližně poloviční.

Hodnoty současného rozsahu nákladní dopravy na trati č. 180 (dle KJŘ) pro úseky Staňkov – Domažlice a Domažlice – Domažlice město lze vidět v tabulce 31 a 32. Hodnoty byly převzaty z veřejně přístupných dokladů k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v rámci hlukové studie k připravované akci modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN. Vlaky Pn nejsou na trati v GVD pravidelně vedeny. Mimo uvedené nákladní vlaky jsou na trati též vedeny vlaky v režimu ad-hoc, které také nejsou vedeny v pomůckách GVD. Jejich vedení je závislé na aktuální poptávce přepraveců.

Tabulka 31 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Staňkov-Vránov – Domažlice

Druh vlaku	6:00-22:00	22:00-6:00	Celkem
Nex, Pn	0	1	1
Mn	1	0	1
Lv	1	0	1
Celkem	2	1	3

Zdroj: [53]

Tabulka 32 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Domažlice – Domažlice město

Druh vlaku	6:00-22:00	22:00-6:00	Celkem
Nex, Pn	1	0	1
Mn	0	1	1
Lv	1	0	1
Celkem	2	1	3

Zdroj: [53]

Na trati č. 184 (dle KJŘ) jsou dle NJŘ pro GVD 2022 provozovány 3 páry nákladních vlaků kategorie Mn. Dané vlaky jsou vedeny z Domažlic podle potřeby 1 až 3krát týdně, především pro převoz dřeva. Kromě NJŘ jsou tu vedeny nákladní vlaky ad-hoc do nákl. Trhanov a do ŽST Poběžovice. [54]

V nákladovém obvodu ŽST Domažlice se u 13. staniční koleje nachází boční a čelní rampa, k níž je veden přístup přes kolej č. 17. Přístup k rampě lze vidět na obrázku 43. Během osobního průzkumu ŽST byla přítomná technika pro přepravu a překládku dřeva, jako je kolejový univerzální vozík MUV 69.2–577.



Obrázek 43 – Boční a čelní rampa

Zdroj: Autor

8.5 Analýza výhledového stavu

Při analýze výhledového stavu se vycházelo z tuzemského i německého zpravodaje a z následujících veřejně přístupných dokumentů:

- Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, zpracovatel Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026, zpracovatel POVED s.r.o.
- Zadávací dokumentace veřejné zakázky Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)

8.5.1 Výhledový stav infrastruktury

V rámci studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“ byly v letech 2013 až 2015 společností SUDOP PRAHA a.s. vypracovány návrhy řešení modernizace ve variantách s elektrizací a bez ní. V průběhu byly jednotlivé varianty projednávány a postupně vyřazovány. Popis finálních variant lze vidět v tabulce 33.

Tabulka 33 – Popis variant modernizace včetně investičních nákladů pro CÚ2019

Varianata	Popis	Invest. náklady mil. Kč
2a	<ul style="list-style-type: none"> • optimalizace stávajícího stavu bez elektrizace • dosažení požadovaných parametrů TSI • změna konfigurace kolejí stanic, dosažení požadované už. délek kolejí, výšky NH a mimoúrovňových přístupů 	5163,6
2b	<ul style="list-style-type: none"> • shodné s 2a, ale s elektrizací na území ČR • nová napájecí stanice v prostoru Domažlic • předpoklad bezpodmínečné elektrizace na straně SRN 	6587,8
2c	<ul style="list-style-type: none"> • shodné s 2b, ale se zajištěním, aby v žádném úseku tratě neklesala rychlost pod 100 km/h 	9616,7
4a	<ul style="list-style-type: none"> • optimalizace v úseku odb. Nová Hospoda – Nýřany – km 127,11 shodná s 2a • v navazujícím úseku přes zast. Zbůch až po výh. Chotěšov je stávající trať opuštěna a nahrazena novou dvojkolejkou, která začíná v odb. Nový Hospoda a je vlastní trasou vedena až do výh. Chotěšov • výh. Chotěšov bude zrušena a nahrazena novou ŽST Zbůch 	7729,3
4b	<ul style="list-style-type: none"> • elektrizovaná v celém úseku podoba varianty 4a 	9318,0
4c	<ul style="list-style-type: none"> • prověřuje nesplnění podmínky elektrizace na území SRN • úsek Plzeň – Domažlice řešen jako 4b, Domažlice – státní hranice jako 2a 	9110,4
4d	<ul style="list-style-type: none"> • prověřuje možnost ukončení elektrizace v ŽST Stod 	8233,7
4e	<ul style="list-style-type: none"> • prověřuje možnost snížení extrémní investiční náročnosti a nadbytečné kapacity v úseku Nová Hospoda – Zbůch, avšak se zachováním novostavby tratě Nová Hospoda – Zbůch 	9246,2
4f	<ul style="list-style-type: none"> • neelektrizovaná varianta 4e 	7674,8
5	<ul style="list-style-type: none"> • shodné s dřívějším řešením tzv. varianty DBM • představuje výstavbu nové dvojkolejné tratě s parametry na rychlost 200 km/h • úsek Nová Hospoda – Zbůch je shodný s variantami 4 • v úseku Zbůch – Domažlice je vedena nová dvojkolejná trať, stávající trať je zrušena a těleso rekultivováno • v úseku Domažlice – státní hranice shodné s variantami 2 a 4 	16871,2

Zdroj: [55]

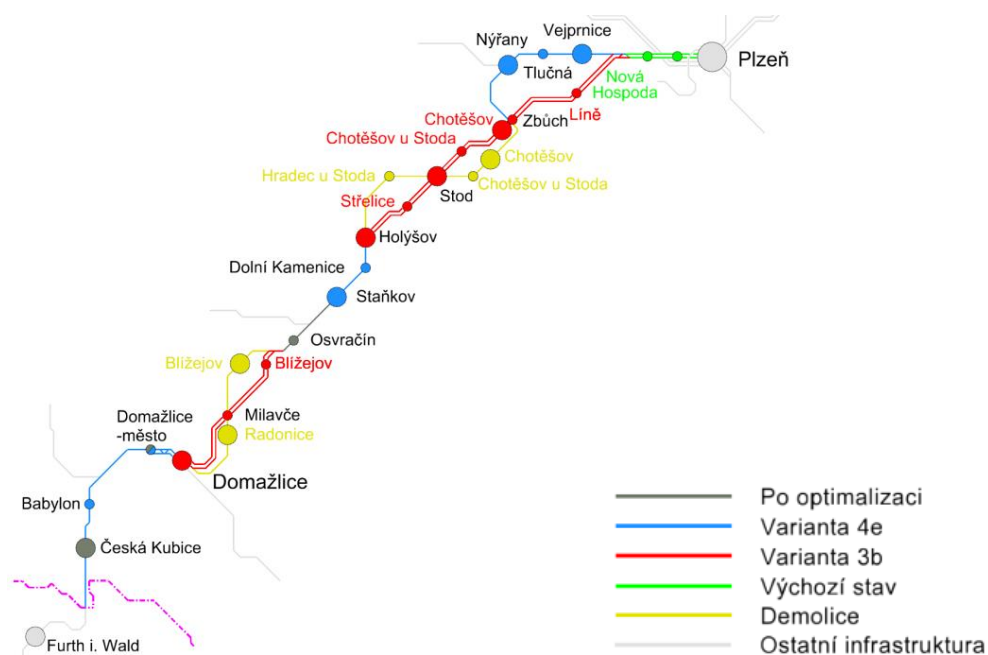
Dle závěrů SP byla jako optimální označena varianta 4e, která byla poté v červenci 2015 schválena k realizaci Centrální komisí MD ČR. V červenci 2017 bylo podepsáno společné memorandum o rozvoji železniční dopravy na hraničních přechodech mezi ČR a Bavorskem. [55]

Řešení rekonstrukce ŽST Domažlice podle SP z roku 2015 je shodné pro všechny varianty projektového stavu a uvažuje s těmito úpravami:

- peronizace ŽST, mimoúrovňový přístup
- zřízení 3 průběžných nástupních hran a 3 nástupních hran u kusých kolejí
- maximalizace užitečné délky kolejí
- minimalizace rozsahu přestavby a omezení stavby na prostor nástupišť a hlavních staničních kolejí
- dvoukolejný výjezd směrem Česká Kubice
- lokální přeložka směrového oblouku před ŽST, možná přeložka silnice I/20

Ve stanici se předpokládá zrušení stávajících staničních kolejí č. 3 a č. 4, v jejichž osách bude umístěno nástupiště. Všechna nástupiště mají být ve výšce 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem. Mezi koleje č. 1 a č. 5 má být umístěno ostrovní nástupiště přístupné podchodem. Koleje č. 11, č. 13, č. 15 a č. 17 jsou stavbou nedotčeny. Na česko-kubickém zhlaví je navržen dvoukolejný úsek až do zast. Domažlice město. [55]

Po námitkách odborné veřejnosti a nákladních dopravců byla však zvolena varianta 4e shledána nevyhovující, jelikož neumožňovala vhodné taktové vedení mezistátních vlaků a nezvyšovala propustnost a plynulost nákladní dopravy. Dle studie „Zrychlení spojení Mnichov – Praha“ z roku 2017 bylo zjištěno, že není možné v současné variantě dosáhnout požadované cestovní doby mezi Mnichovem a Prahou 4 h 15 min. Proto v roce 2018 zadala SŽDC aktualizaci studie proveditelnosti, která měla za cíl zohlednit nové dohody mezi ČR a Bavorskem a požadavky nákladních dopravců. Společnost SUDOP PRAHA a.s. vypracovala 3 nové varianty, které vycházely z původních variant 4e a 5, čímž vznikla nová doporučená varianta 3b. Variantu 3b lze vidět na obrázku 44. Stavební práce byly rozděleny do 4 samostatných staveb, které lze vidět v tabulce 34. [56]



Obrázek 44 – Schématické vedení varianty 3b

Zdroj: [57]

Tabulka 34 – Rozdělení stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN“

Stavba	Stav přípravy	Předpokládané náklady	Předpokládaný termín realizace
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)	ZP, DÚR, DSP	9 366 020 119 Kč	10/2025–01/2029
2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)	ZP, DÚR, DSP	2 826 913 466 Kč	11/2024–05/2026
3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)	ZP, DÚR	14 174 406 000 Kč	10/2027–12/2030
4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN	ZP, DÚR, DSP	967 590 000 Kč	09/2026–05/2028

Zdroj: [58]

V srpnu 2022 informovala německá společnost DB Netze ze skupiny Deutsche Bahn o zahájení příprav na elektrizaci úseku Hartmannsdorf – Furth im Wald – státní hranice. Trať má projít kompletní modernizací a částečným zdvojkolejněním. Maximální rychlost na trati bude 160 km/h. [59]

V září 2022 MD zamítlo odvolání SŽ proti rozhodnutí Krajského úřadu Plzeňského kraje, jež kvůli chybám v žádosti zastavil územní řízení 4. stavby modernizace trati. Na úřední desce ministerstva byl přístup SŽ zhodnocen jako laxní. V odvolání SŽ tvrdí, že zastavení řízení způsobí neúměrné prodloužení přípravy stavby a oddálení realizace. Zároveň však bylo mluvčí SŽ Nelou Eberl Friebovou sděleno, že termín realizace není ohrožen. SŽ proto musí provést aktualizaci dokumentace podle aktuálních předpisů a vyhlášek a poté podat aktualizovanou žádost o územní rozhodnutí. [60]

V lednu 2023 bylo informováno, že 3. stavba modernizace trati získala kladné stanovisko EIA. Dle slov mluvčí SŽ Radky Pistoriusové se vydání územního rozhodnutí předpokládá na jaře a zároveň se nyní zpracovává dokumentace pro stavební povolení. Příprava 4. stavby je nyní pozastavena, jelikož SŽ čeká na výsledek studie zpracované DB Netze. [61]

Dne 17. února 2023 vyjádřili své nespokojení s plánovanou modernizací občané Domažlic v petici a požádali investora a dotčené orgány SŽ o nalezení varianty vedení tratě mimo úsek ŽST Domažlice - zast. Domažlice město, za současného ponechání stávající jednokolejné trati a její elektrizace. Podle nespokojených občanů výstavba dvojkolejné trati v současné stopě městu neprospívá. Dle petice výstavba předpokládá rozsáhlé zábory soukromých pozemků rodinných domů podél trati a narušení urbanistického charakteru v blízkosti historického centra města způsobeného PHS. Občane vyjádřili obavy o trvalé snížení hodnoty postižených nemovitostí a o zvýšené množství hlukových, vibračních a prachových emisí. Mluvčí SŽ Dušan Gavenda odmítl narušení panoramatu historického centra města s tím, že se předpokládá použití citlivé volby materiálu pro PHS s pokrytím popínavými rostlinami. [62], [63]

8.5.2 Výhledový stav provozu

Expresní vlaky linky Praha – Mnichov jsou již několik let kritizovány jakožto dálkový spoj s nejčastějšími výpadky pravidelného řazení. Cestující s místenkou do velkoprostorového vozu či 1. třídy jsou nuceni trávit několikahodinovou cestu v oddílovém voze bez zásuvek či internetového připojení. Dle slov mluvčí MD Lenky Rezkové je důvodem nízkého počtu pravidelného řazení především nespolehlivost zařazování vozů společností Die Länderbahn. Ta je nyní partnerem ČD provozující vlaky na dané lince na bavorském území pod značkou Alex. Nedodržování řazení nebo výpadky spojů kvůli nedostatku personálu se poté promítá i do provozu na straně české. Od prosince 2018 do ledna 2019 bylo vykázáno dodržení slibovaného řazení dle smlouvy s MD jen 73,4 %, přičemž průměrná spolehlivost u všech linek činila 93,97 %. Německý dopravce se prý dlouhodobě potýkal s nedostatkem lokomotiv i vozů. Generální ředitel ČD Miroslav Kupec v březnu 2019 uvedl, že je daný

problém vnímán velmi negativně, a že se intenzivně řeší s německým dopravcem i s bavorským objednatelem železniční dopravy BEG. Dle slov mluvčí BEG Agnieszky Urbanové byly řešeny diskutovány možné legální způsoby řešení problémů slabé výkonnosti dopravce, včetně možnosti předčasného ukončení smlouvy platné do prosince 2022. Smlouva s BEG byla přesto o rok prodloužená a zároveň vypsána otevřená soutěž na provozovatele expresních linek. Nová smlouva měla platit do prosince 2026. V rámci nové smlouvy mělo dojít ke změně provozního konceptu. Ve výchozím konceptu jezdí z Mnichova spojená souprava, která se poté dělí ve Schwandorfu na vlak do Prahy a na vlak do bavorského Hofu. Od prosince 2023 se plánoval jednou za 2 hodiny vlak do Prahy a jednou za 2 hodiny vlak do Hofu, čímž by bylo vyloučené rozpojování ve Schwandorfu a případné čekání na zpožděné spoje. Po roce 2026 plánoval BEG provoz již podle nové smlouvy na delší dobu. V prosinci 2021 oznámil BEG v tiskové zprávě, že spojení Praha – Mnichov měla od prosince 2023 zajišťovat dceřiná firma rakouských spolkových drah ÖBB Allegra Deutschland. Mělo se jednat o přechodný kontrakt na maximální dobu 5 let, po čemž by měl provoz zajišťovat jiný dopravce dle výsledku otevřené soutěže. Avšak po vyřazení Allegra Deutschland ze soutěže oznámil v září 2022 BEG, že Die Länderbahn bude i nadále zajišťovat spojení Praha – Mnichov až do roku 2027. BEG předpokládá, že po vyřazení ze zakázky Die Länderbahn na provoz trasy Mnichov – Regensburg – Hof již nebude docházet k přenosům zpoždění jednotlivých linek, čímž se zvýší spolehlivost. Lze však konstatovat, že i v současnosti nadále přetrvává problém s výpadky plánovaného řazení. [64], [65], [66], [67]

Zároveň u Západního expresu představují problém častá zpoždění, způsobená výlukovými činnostmi či mimořádnými událostmi. Dle žádosti Die Grünen Bayern, strany zelených v bavorském zemském sněmu, adresované zemské vládě činilo průměrné zpoždění Západního expresu za rok 2022 téměř 15 minut. V roce 2021 bylo dané zpoždění v průměru 5 až 6 minut. Zpoždění má být v polovině případů způsobeno častými hraničními kontrolami prováděnými německou policií. Zároveň prý problém představuje Schwandorf, kde se dle dat Die Grünen Bayern mezi lety 2021 až 2022 zvýšil počet zmeškaných návazných spojů více než 5ti násobně z 7,6 % na více než 39 %. Dle mluvčího Die Grünen Bayern Markuse Büchlera je příčinou problémů mylná dopravní politika vládnoucí strany CSU, která po desetiletí zanedbávala infrastrukturu této trati. Ministr dopravy Martin Kupka v únoru 2023 uvedl, že dle sdělení bavorské strany bylo v lednu od kontrol upuštěno. [68], [69]

V březnu 2023 se ministr dopravy Martin Kupka dohodl se svým německým protějškem Volkerem Wissingem, že do konce léta bude připraveno memorandum o urychlení modernizace trati mezi Plzní a Mnichovem. [70]

Po realizaci modernizace a elektrizace tratě Plzeň – Domažlice – Regensburg lze očekávat významnou změnu provozní koncepce. Podle výstupů studie “Zrychlení spojení Mnichov – Praha” má výhledově pro dálkovou dopravu dojít ke změně úplného taktového uzlu Domažlice v minutě 00 na vedlejší taktový uzel v minutě 30. Vedlejší taktový uzel bude doplněn o vlaky regionální dopravy Plzeň - Domažlice v časové poloze širšího taktového uzlu v minutě 30. Mimo taktové uzly v minutách 00 a 30 bude stanoven prostor k vedení vlaků kategorie Sp Plzeň - Domažlice město jednou za 2 hodiny, které by měly přijíždět do Domažlic k minutě 40 a odjíždět kolem minuty 20. Dle studie je zároveň vhodné zohlednění pravidelné dojížděky k provázání vlaků regionální dopravy linky P33 s dálkovými vlaky kategorie EC/Ex a vlaky Sp. [71]

Podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje pro léta 2022-2026 se ve dlouhodobém horizontu 2035+ předpokládá již úplné dokončení modernizace trati č. 180 (dle KJŘ), která bude umožňovat rychlé spojení Praha – Domažlice do 30 minut. (Uzel X:00 Plzeň, uzel X:30 Domažlice). Předpokládaný rozsah osobní dopravy linky P3 v dlouhodobém horizontu 2035+ podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022–2026 lze vidět v tabulce 35. [46]

Tabulka 35 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P3 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Plzeň hl. n. – Nýřany	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 4-6 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 2-4 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 2 Os
Nýřany – Stod	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 2-4 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 1-2 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 1-2 Os
Stod – Domažlice	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 1-2 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 1-2 Os	1-2 R/Ex + 0-1 Sp + 1-2 Os

Zdroj: [46]

Předpokládaný rozsah osobní dopravy linky P33+P14 v dlouhodobém horizontu 2035+ podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022–2026 lze vidět v tabulce 36.

Tabulka 36 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P33+P14 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Domažlice – Pobežovice	2-(4) Os	2 Os	2 Os
Pobežovice – Bělá nad Radbuzou	2 Os	1-2 Os	1-2 Os
Pobežovice – Bělá nad Radbuzou	1 Os	1 Os	1 Os
Bor – Tachov	1 Os	1 Os	1 Os
Tachov – Planá u Mar. Lázní	2-4 Os	2 Os	2 Os

Zdroj: [46]

Předpokládaný rozsah osobní dopravy linky P23 v dlouhodobém horizontu 2035+ podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022–2026 lze vidět v tabulce 37.

Tabulka 37 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P23 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Klatovy – Domažlice	2 Os	2 Os	1-2 Os

Zdroj: [46]

Předpokládaný rozsah osobní dopravy linky P34 v dlouhodobém horizontu 2035+ podle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022–2026 lze vidět v tabulce 38.

Tabulka 38 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P34 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+)

Úsek	Pracovní den Špička	Pracovní den Sedlo	So, Ne, Sv
Domažlice – Furth im Wald	1-2 Os	1-2 Os	1-2 Os

Zdroj: [46]

Výhledový stav rozsahu nákladní dopravy vychází ze SP roku 2015. Rozsah místní vlakovodby je uvažován nezměněný, tj. 1 pár vlaku Mn v úseku Plzeň – Domažlice. Dle prognózy sdružení ŽESNAD.CZ, zastupující nákladní dopravce, se předpokládá provoz 29 párů nákladních vlaků za den. Dle vyjádření DB je však na bavorské straně možné vést pouze 1 nákladní vlak za hodinu a směr, tudíž se v úseku trati Nýřany – Furth im Wald uvažuje s 24 páry za den. Zbylých 5 párů je určeno jako rezervní. [55]

9 Navržená řešení

Následující kapitola se zabývá řešením rekonstrukce ŽST Domažlice. Jsou v ní navrženy různé varianty, které jsou stručně popsány a následně zhodnoceny. Poté je zvolena nejoptimálnější varianta a podrobně zpracována.

Na základě analýzy výhledového provozu je stanoveno následující potřebné množství dopravních kolejí a nástupních hran, za předpokladu existence návazností a přestupních vazeb mezi vlaky jednotlivých linek:

- 3 pro vlaky linky P3 – 2 pro Ex/Os a 1 pro Sp
- 1 pro vlaky linky P23
- 1 pro vlaky linky P33
- 1 pro vlaky linky P34

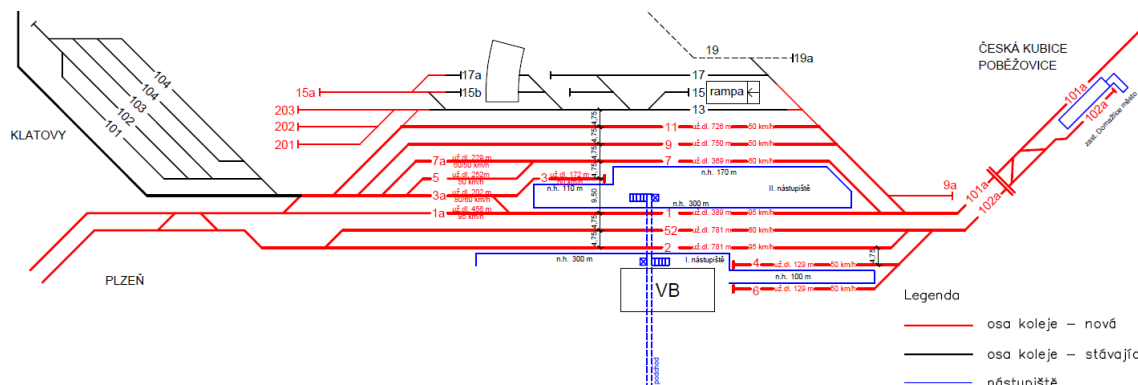
Navržená řešení lze rozdělit do 3 skupin, které zohledňují rozdílné výhledové stavy infrastruktury:

- Skupina A předpokládá stav, při kterém i přes plánované záměry investice SŽ nedochází ke změnám infrastruktury a železniční trať č. 180 (dle KJŘ) zůstává v úseku přilehlém k ŽST Domažlice jednokolejná. Tento „černý scénář“ přesto zohledňuje požadavky výhledového provozu.
- Skupina B předpokládá stav při zdvoukolejnění a elektrizaci tratě, avšak pouze do ŽST Domažlice, odkud dále bude vést jednokolejná trať na zast. Domažlice město.
- Skupina C předpokládá plné respektování záměrů SŽ na modernizaci dle zvolené varianty 3b v aktualizaci SP „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“. Navržená řešení z této skupiny se považují za nejvíce vyhovující pro zpracování.

Všechna řešení předpokládají peronizaci ŽST, aby všechna nástupiště byla v normové výšce 550 mm nad TK (dle ČSN 73 4959) a byl zajištěn bezbariérový přístup na všechna nástupiště.

Cílem je nalezení provozně a investičně výhodnějších řešení vůči existujícímu plánu na rekonstrukci ŽST Domažlice dle investice SŽ. Proto je důležité nejprve popsat a vyhodnotit existující dokumentaci vypracovanou společností SUDOP PRAHA a.s. a Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. v rámci DÚR z roku 2021.

Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice dle daného projektu lze vidět na obrázku 45 a v příloze č. 2.



Obrázek 45 – Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice (SUDOP PRAHA a.s.)

Zdroj: autor na základě [72]

Situační řešení bylo oproti projektové dokumentaci z roku 2015 doplněno o infrastrukturu napájecí stanice a řešení přednádražního prostoru. Zároveň bylo upraveno řešení ostrovního nástupiště, u kterého byla západní část doplněna o oboustranné jazykové nástupiště. Popis a analýzu řešení společnosti SUDOP PRAHA a.s. lze vidět v tabulce 39.

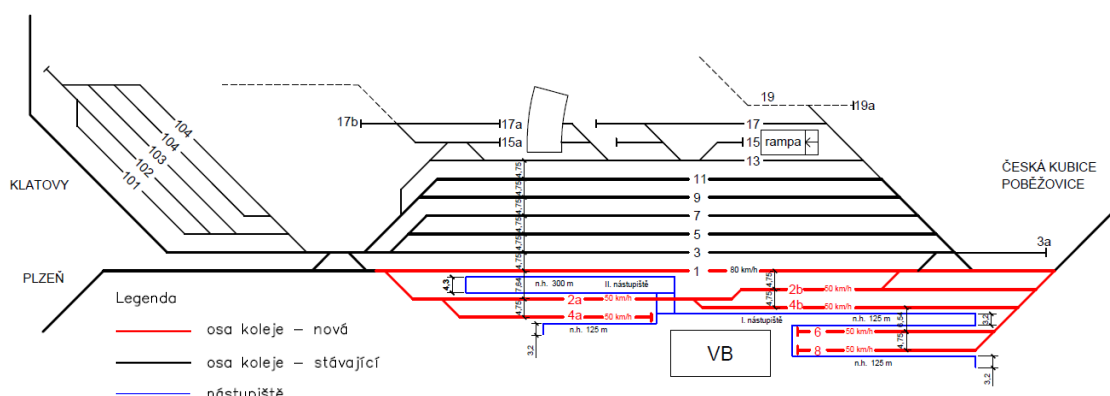
Tabulka 39 – Analýza návrhu rekonstrukce ŽST Domažlice vypracovaného společností SUDOP PRAHA a.s.

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	3 + 3
Dopravní koleje (traťové a předjízdné)	13
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Dobré přestupní vazby v rámci prvního nástupiště bez ztraceného spádu	Stavební zásah do všech dopravních kolejí
Bezbariérovost	Zvýšené množství zemních prací spojených s budováním podchodu
„Nultá“ předjízdná kolej	Investiční náročnost
Propojení podchodu s autobusovou dopravou	Demolice východního křídla výpravní budovy a budovy rychlého občerstvení
	Předimenzovaná šířka ostrovního nástupiště (téměř 11 m)

Zdroj: Autor

9.1 Varianta A1

Schéma varianty A1 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 46 a v příloze č. 3.



Obrázek 46 – Schéma varianty A1

Zdroj: autor

V dané variantě se uvažuje použití oboustranného poloostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1a č. 2a s přístupem přes centrální přechod. Dále jsou použity 2 vnější nástupiště u kusých kolejí č. 4a a č. 8 a 1 oboustranné jazykové nástupiště u kolejí č. 4b a č. 6.

Koleje č. 1 a č. 2a jsou určeny pro spoje linky P3 kategorie Ex/Os. Kolej č. 4a je určena pro spoje linky P23. Kolej č. 4b je určena pro spoje linky P3 kategorie Sp. Koleje č. 6 a č. 8 jsou určeny pro spoje linek P33 a P34.

Popis a analýzu varianty A1 lze vidět v tabulce 40.

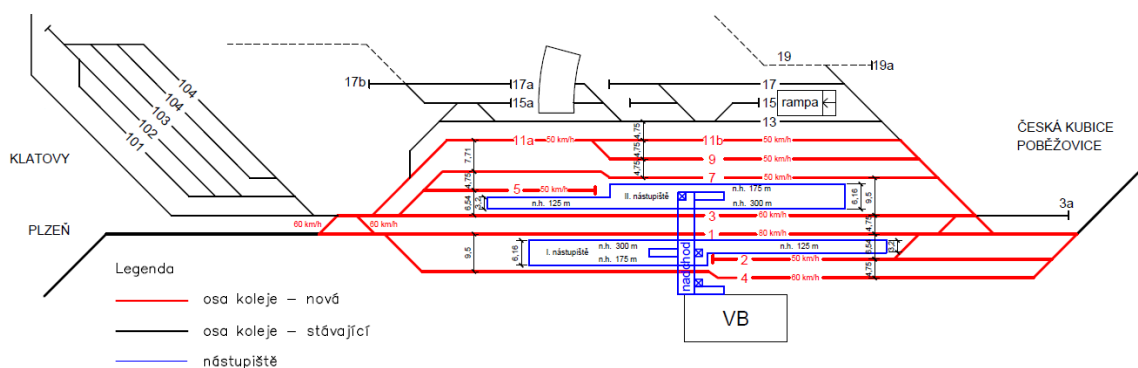
Tabulka 40 – Analýza varianty A1

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	6
Dopravní koleje (traťové a předjízdné)	12
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Malý zásah do současných staničních kolejí (lichá skupina nedotčena)	Nekoresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě
Investiční nenáročnost	Bezpečnostní omezení kvůli použití centrálního přechodu
Bezbariérovost	Absence přímého napojení na autobusovou dopravu
Absence ztracených spádů	
Bez zásahu do výpravní budovy	

Zdroj: autor

9.2 Varianta A2

Schéma varianty A2 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 47 a v příloze č. 4.



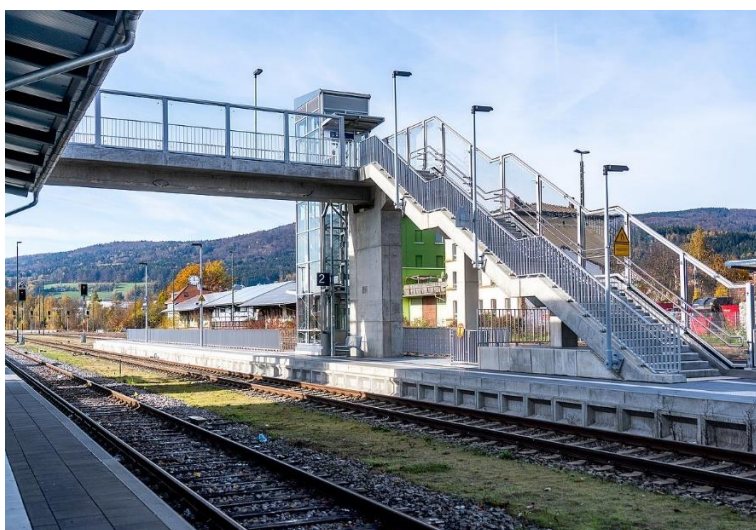
Obrázek 47 – Schéma varianty A2

Zdroj: autor

V dané variantě se uvažuje použití 2 oboustranných ostrovních nástupišť ukončených z jedné strany jazykovým nástupištěm. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí nadchodu od výpravní budovy. Bezbariérový přístup je zajištěn na všechna nástupiště pomocí výtahů.

Koleje č. 1 a č. 3 jsou určeny pro spoje linky P3 kategorie Ex/Os. Kolej č. 5 je určena pro spoje linky P23. Kolej č. 4 je určena pro spoje linky P3 kategorie Sp. Koleje č. 2 a č. 7 jsou určeny pro spoje linek P33 a P34.

Použití nadchodu představuje investičně ekonomičtější variantu oproti podchodům a významně redukuje množství zemních prací. Tento návrh je inspirován ŽST Furth im Wald, která prošla 3.11.2022 rekonstrukcí. Nadchod v ŽST Furth im Wald lze vidět na obrázku 48.



Obrázek 48 – Nadchod v ŽST Furth im Wald

Zdroj: [73]

Popis a analýzu varianty A2 lze vidět v tabulce 41.

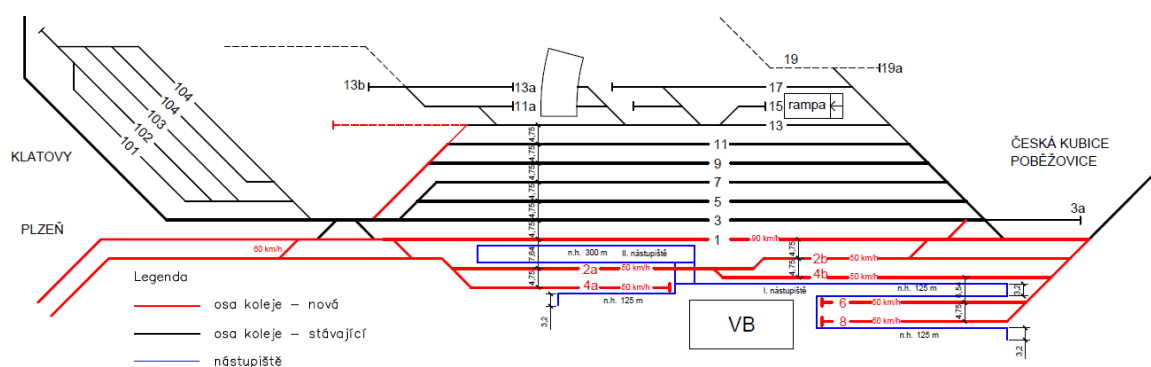
Tabulka 41 – Analýza varianty A2

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	3 + 3
Dopravní koleje (traťové a předjízdny)	9
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Dobré přestupní vazby v rámci nástupišť	Nekoresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě
Nadchodu představuje nižší investiční náročnost oproti podchodu	Výrazný ztracený spád pro přístup ke všem nástupištím
Prospojování umožňuje přístup z tratě č. 185 (dle KJŘ) k sudé kolejové skupině	Absence přímého napojení na autobusovou dopravu
Bez zásahu do výpravní budovy	
Bezbariérovost	

Zdroj: autor

9.3 Varianta B1

Schéma varianty A2 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 49 a v příloze č. 5.



Obrázek 49 – Schéma varianty B1

Zdroj: autor

V dané variantě se uvažuje použití oboustranného poloostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1a č. 2a s přístupem přes centrální přechod. Dále jsou použity 2 vnější nástupiště u kusých kolejí č. 4a a č. 8 a 1 oboustranné jazykové nástupiště u kolejí č. 4b a č. 6.

Využití staničních kolejí spoji linek P3, P23, P33 a P34 je shodné s variantou A1.

Východní část nákladního obvodu bude pravděpodobně po vzoru varianty S upravena za účelem výstavby napájecí stanice kvůli plánované elektrizaci tratě. Všechny následující varianty podléhají shodné úpravě nákladního obvodu.

Popis a analýzu varianty B1 lze vidět v tabulce 42.

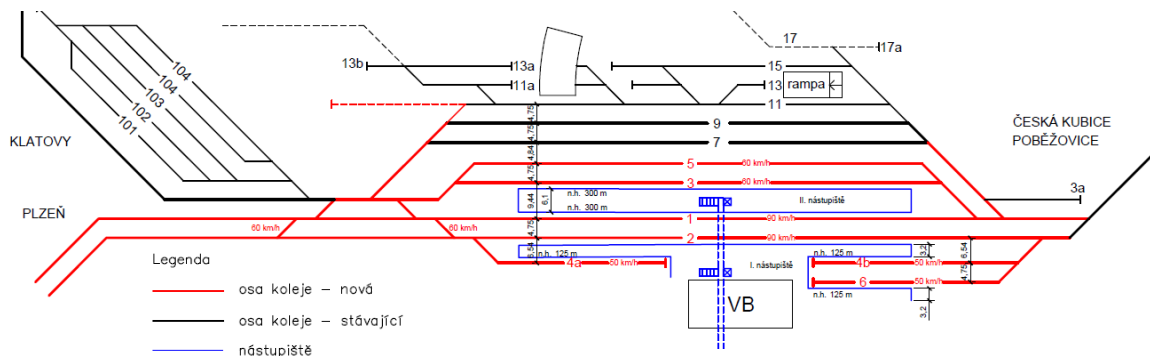
Tabulka 42 – Analýza varianty B1

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	6
Dopravní koleje (traťové a předjízdny)	12
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě do ŽST Domažlice a výstavbu napájecí stanice	Absence přímého napojení na autobusovou dopravu
Malý zásah do současných staničních kolejí (lichá skupina nedotčena)	Absence zdvoukolejnění k zast. Domažlice město
Bezbariérovost	Bezpečnostní omezení kvůli použití centrálního přechodu
Investiční nenáročnost	
Absence ztracených spádů	
Bez zásahu do výpravní budovy	

Zdroj: autor

9.4 Varianta B2

Schéma varianty B2 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 50 a v příloze č. 6.



Obrázek 50 – Schéma varianty B2

Zdroj: autor

Daná varianta uvažuje s vybudováním oboustranného ostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1 a č. 3, vnějšího nástupiště u koleje č. 2 ukončeného po obou stranách jazykovými nástupišti a dále vnějšího nástupiště u kusé koleje č. 6.

Koleje č. 1 a č. 2 jsou určeny pro spoje linky P3 kategorie Ex/Os. Kolej č. 4a je určena pro spoje linky P23. Kolej č. 3 je určena pro spoje linky P3 kategorie Sp. Koleje č. 4b a č. 6 jsou určeny pro spoje linek P33 a P34.

Přístup k nástupištím je řešen pomocí podchodu, který bude díky vyhovující výškovým poměrům přednádražního prostoru prodloužen až k autobusovému nádraží, za účelem zajištění přímého a bezbariérového propojení železniční a autobusové dopravy v rámci přestupního terminálu. Všechny následující varianty s použitím podchodu budou vycházet ze stejného konceptu.

Dané řešení napojení podchodu přímo na autobusovou dopravu je inspirováno stavbou přestupního terminálu v ŽST Veselí nad Lužnicí, kterou lze vidět na obrázku 51.



Obrázek 51 – Přestupní terminál ve Veselí nad Lužnicí

Zdroj: [74]

Popis a analýzu varianty B2 lze vidět v tabulce 43.

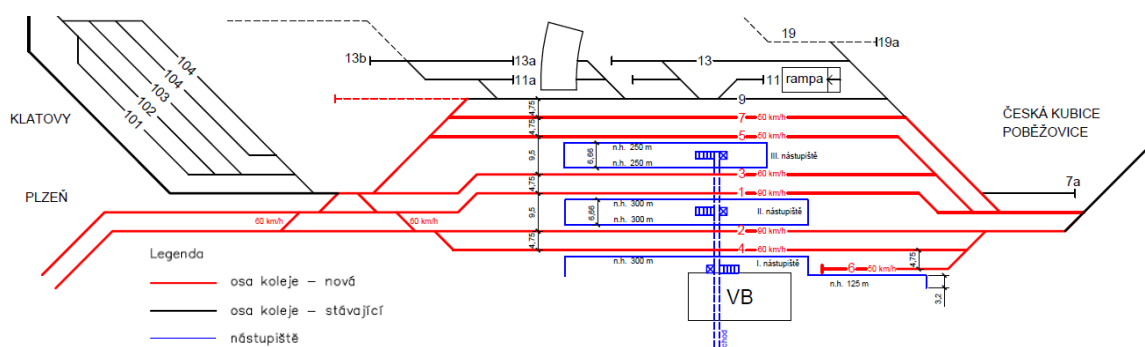
Tabulka 43 – Analýza varianty B2

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	4 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdny)	9
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě do ŽST Domažlice a výstavbu napájecí stanice	Absence zdvoukolejnění k zast. Domažlice město
Bezbariérovost	Předpokládaná nutnost demolice východního křídla výpravní budovy
Dobré přestupní vazby v rámci prvního nástupiště bez ztraceného spádu	Zvýšené množství zemních prací spojených s budováním podchodu
Propojení podchodu s autobusovou dopravou (vznik terminálu)	
Prospojování umožňuje přístup z tratě č. 185 (dle KJŘ) k sudé kolejevé skupině	

Zdroj: autor

9.5 Varianta B3

Schéma varianty B3 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 52 a v příloze č. 7.



Obrázek 52 – Schéma varianty B3

Zdroj: autor

Daná varianta uvažuje s vybudováním vnějších nástupišť u kolejí č. 4 a č. 6 a poté 2 oboustranných ostrovních nástupišť u staničních kolejí č. 1 a č. 3 a u kolejí č. 1 a č. 2. Přístup k nástupišťům je opět řešen pomocí podchodu prodlouženého k autobusovému nádraží.

Koleje č. 1 a č. 2 jsou určeny pro spoje linky P3 kategorie Ex/Os. Kolej č. 3 je určena pro spoje linky P23. Kolej č. 4 je určena pro spoje linky P3 kategorie Sp. Koleje č. 5 a č. 6 jsou určeny pro spoje linek P33 a P34. Využití kolejí může být řešeno i více způsoby.

Popis a analýzu varianty B4 lze vidět v tabulce 44.

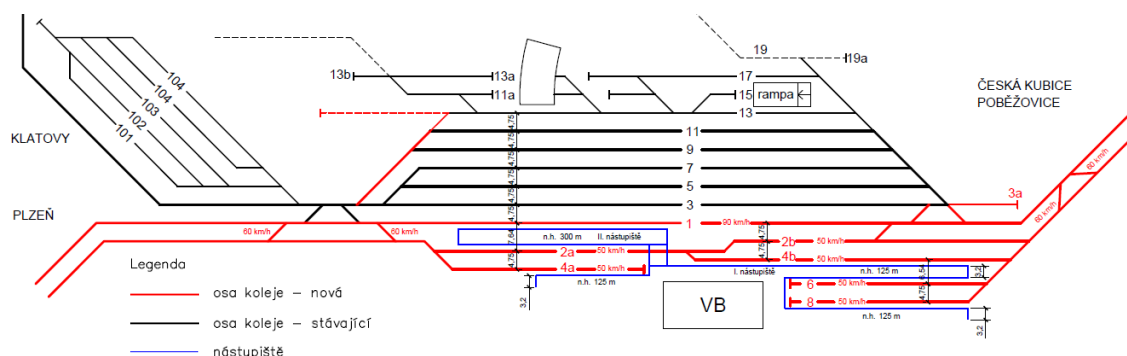
Tabulka 44 – Analýza varianty B3

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	2 + 2 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdny)	7
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě do ŽST Domažlice	Potenciální předdimenzování na úkor jiných kolejí
Prospojování umožňuje přístup z tratě č. 185 (dle KJŘ) k sudé kolejové skupině	Absence zdvoukolejnění k zast. Domažlice město
Propojení podchodu s autobusovou dopravou (vznik terminálu)	Omezené přestupní vazby v rámci nástupišť a delší přestupní doba
Bezbariérovost	Předpokládaná nutnost demolice východního křídla výpravní budovy
	Zvýšené množství zemních prací spojených s budováním podchodu
	Investiční náročnost

Zdroj: autor

9.6 Varianta C1

Schéma varianty C1 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 53 a v příloze č. 8.



Obrázek 53 – Schéma varianty C1

Zdroj: autor

V dané variantě se uvažuje použití oboustranného poloostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1a č. 2a s přístupem přes centrální přechod. Dále jsou použity 2 vnější nástupiště u kusých kolejí č. 4a a č. 8 a 1 oboustranné jazykové nástupiště u kolejí č. 4b a č. 6.

Využití staničních kolejí spoji linek P3, P23, P33 a P34 je shodné s variantou A1.

Popis a analýzu varianty C1 lze vidět v tabulce 45.

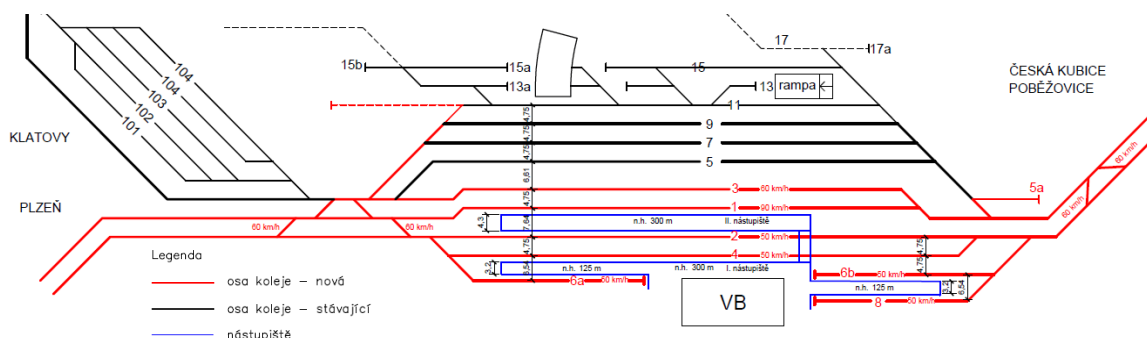
Tabulka 45 – Analýza varianty C1

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	4 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdné)	12
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě až k zast. Domažlice město a výstavbu napájecí stanice	Bezpečnostní omezení kvůli použití centrálního přechodu
Investiční nenáročnost	Absence přímého napojení na autobusovou dopravu
Absence ztracených spádů	
Bezbariérovost	
Malý zásah do současných staničních kolejí (lichá skupina nedotčena)	
Bez zásahu do výpravní budovy	

Zdroj: autor

9.7 Varianta C2

Schéma varianty C2 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 54 a v příloze č. 9.



Obrázek 54 – Schéma varianty C2

Zdroj: autor

V dané variantě se uvažuje použití oboustranného poloostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1a a č. 2 s přístupem přes centrální přechod přes koleje č. 2 a č. 4. Též je použito vnější nástupiště u koleje č. 4 ukončené oboustranným jazykovým nástupištěm u koleje č. 6a a dále oboustranné jazykové nástupiště u kolejí č. 6b a č. 8. Do zast.

Koleje č. 1 a č. 2 jsou určeny pro spoje linky P3 kategorie Ex/Os. Kolej č. 4 je určena pro spoje linky P3 kategorie Sp. Kolej č. 6a je určena pro spoje linky P23. Koleje č. 6b a č. 8 jsou určeny pro spoje linek P33 a P34.

Popis a analýzu varianty C2 lze vidět v tabulce 46.

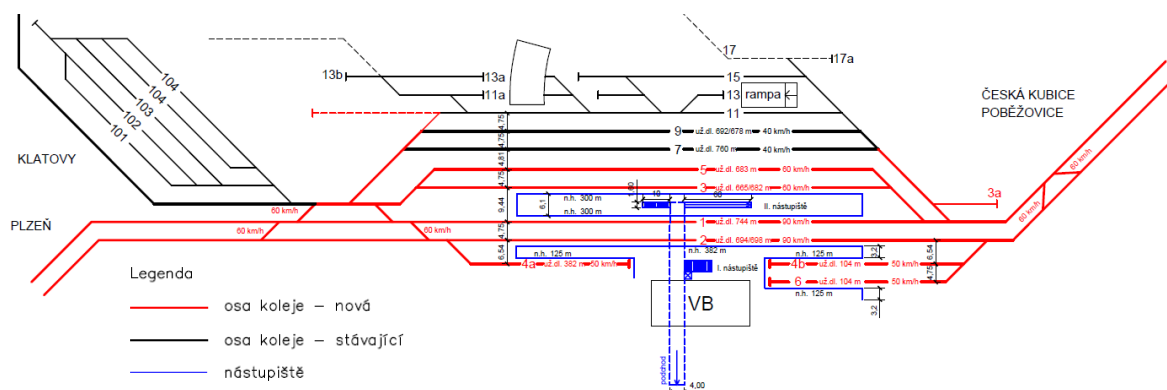
Tabulka 46 – Analýza varianty C2

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	4 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdě)	10
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě až k zast. Domažlice město a výstavbu napájecí stanice	Bezpečnostní omezení kvůli použití centrálního přechodu
Investiční nenáročnost	Absence přímého napojení na autobusovou dopravu
Absence ztracených spádů	
Bezbariérovost	
Malý zásah do současných staničních kolejí (lichá skupina nedotčena)	
Bez zásahu do výpravní budovy	

Zdroj: autor

9.8 Varianta C3

Schéma varianty C3 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 55 a v příloze č. 10.



Obrázek 55 – Schéma varianty C3

Zdroj: autor

Daná varianta uvažuje s vybudováním oboustranného ostrovního nástupiště u staničních kolejí č. 1 a č. 3, vnějšího nástupiště u koleje č. 2 ukončeného po obou stranách jazykovými nástupišti a dále vnějšího nástupiště u kusé koleje č. 6.

Využití staničních kolejí spoji linek P3, P23, P33 a P34 je shodné s variantou B2.

Popis a analýzu varianty C3 lze vidět v tabulce 47.

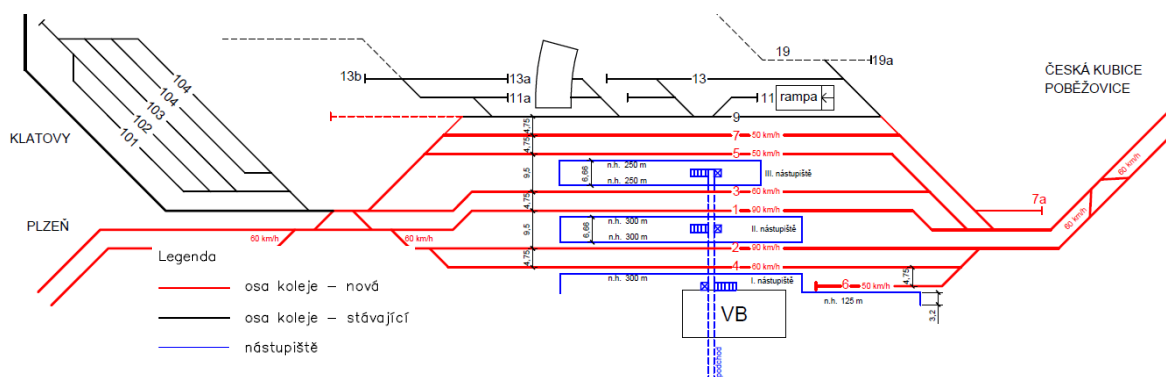
Tabulka 47 – Analýza varianty C3

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	4 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdny)	9
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě až k zast. Domažlice město a výstavbu napájecí stanice	Vyšší investiční náročnost
Bezbariérovost	Předpokládaná nutnost demolice východního křídla výpravní budovy
Dobré přestupní vazby v rámci prvního nástupiště bez ztraceného spádu	Zvýšené množství zemních prací spojených s budováním podchodu
Propojení podchodu s autobusovou dopravou (vznik terminálu)	
Prospojkování umožňuje přístup z tratě č. 185 (dle KJŘ) k sudé kolejové skupině	

Zdroj: autor

9.9 Varianta C4

Schéma varianty C4 rekonstrukce ŽST Domažlice lze vidět na obrázku 56 a v příloze č. 11.



Obrázek 56 – Schéma varianty C4

Zdroj: autor

Daná varianta uvažuje s vybudováním vnějších nástupišť u kolejí č. 4 a č. 6 a poté 2 oboustranných ostrovních nástupišť u staničních kolejí č. 1 a č. 3 a u kolejí č. 1 a č. 2. Přístup k nástupištím je opět řešen pomocí podchodu prodlouženého k autobusovému nádraží.

Využití staničních kolejí spoji linek P3, P23, P33 a P34 je shodné s variantou B3.

Popis a analýzu varianty C4 lze vidět v tabulce 48.

Tabulka 48 – Analýza varianty C4

SOUHRN	
Nástupní hrany	6
Nástupní hrany bez ztraceného spádu	2 + 2 + 2
Dopravní koleje (traťové a předjízdné)	7
VYHODNOCENÍ	
Klady	Zápory
Koresponduje s plány SŽ na zdvoukolejnění tratě až k zast. Domažlice město a výstavbu napájecí stanice	Investiční náročnost
Bezbariérovost	Potenciální předdimenzování
Propojení podchodu s autobusovou dopravou (vznik terminálu)	Omezené přestupní vazby v rámci nástupišť a delší přestupní doba
Prospojkování umožňuje přístup z tratě č. 185 (dle KJŘ) k sudé kolejové skupině	Předpokládaná nutnost demolice východního křídla výpravní budovy
	Zvýšené množství zemních prací spojených s budováním podchodu

Zdroj: autor

9.10 Zhodnocení variant

V tabulce 49 lze vidět srovnání 9 navržených variant a varianty vypracované společností SUDOP PRAHA a.s, dále označené jako varianta S. Pro vzájemné vyhodnocení kladů a záporů variant byly zvoleny nejdůležitější parametry dle 5ti stupňové bodové škály, kterou lze vidět v tabulce 50.

Tabulka 49 – Srovnání variant podle hlavních parametrů

Parametr	Varianta										
	S	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3	C4	
Shoda se záměry SŽ	++	--	--	0	0	0	++	++	++	++	
Zásah do staničních kolejí/VB	-	+	+	+	-	-	+	+	-	-	
Investiční náročnost	-	+	0	+	-	--	+	0	-	--	
Přestupní vazby v rámci nástupišť	++	+	++	+	++	-	+	+	++	-	
Ztracený spád	-	++	--	++	-	-	++	++	-	-	
Propojení s autobusovou dopravou	++	--	--	--	++	++	--	--	++	++	
Bezpečnost	+	--	+	--	+	+	--	--	+	+	
Zhodnocení (suma)	4	-1	-2	1	2	-2	3	2	4	0	

Zdroj: Autor

Tabulka 50 – Škála hodnocení parametrů

Velmi kladné	++
Kladné	+
Neutrální	0
Záporné	-
Velmi záporné	--

Zdroj: Autor

Dle daného vyhodnocení bylo stanoveno, že neoptimálnějšími jsou varianty S a C3. Obě varianty si jsou návrhově blízké, avšak odlišují se v konfiguraci jazykových nástupišť a uspořádáním staničních kolejí. Výhodou varianty S je použití „nulté koleje“ a lepší přestupní vazby v rámci ostrovního nástupiště. Varianta C3 naopak profituje z lepšího propojování plzeňského/kdyňského zhlaví, umožňující vedení vlaku až k výpravní budově. Zároveň varianta C3 umožňuje lepší řešení bezbariérové přístupnosti výpravní budovy a přednádražního prostoru. Na rozdíl od varianty S je pro bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště je z podchodu vedena šikmá rampa doplňující schodiště. Pro přístup k vnějšímu nástupišti, výpravní budově a parkovacím stáním je z podchodu vedeno společné schodiště a výtah.

Z výše zmíněných důvodů je varianta C3 vyhodnocena jako neoptimálnější pro podrobné zpracování a je doporučena k realizaci.

9.11 Podrobné zpracování varianty C3

V rámci řešení rekonstrukce ŽST Domažlice byla navržena varianta C3. Její podrobné grafické zpracování lze nalézt v příloze č. 12 a č. 13.

9.11.1 Oblouky

Popis použitých směrových oblouků v rámci varianty C3 lze vidět v tabulce 51. Pro výpočet parametrů byla použita programová nadstavba grafického editoru AutoCAD RailCAD.

Tabulka 51 – Směrové oblouky ve variantě C3

Parametr	Směrové oblouky					
	1	2	3	4	5	6
Poloměr [m]	2000	2000	290	500	400	1500
V / V ₁₃₀ [km/h]	90/100	90/100	40/-	40/-	40/-	90/-
D [mm]	48	48	65	38	49	64
I / I ₁₃₀ [mm]	-/11	-/11	1/-	-	1/-	-
Úhel [g]	0,844588	0,844588	7,099706	7,148798	6,949847	2,507700
Li [m]	26,534	26,534	32,341	56,147	43,667	59,086
Přechodnice	bez	bez	bez	bez	bez	bez
	7	8	9	10	11	12
Poloměr [m]	1000	1500	500	750	190	300
V / V ₁₃₀ [km/h]	60/-	90/-	50/-	60/-	40/-	50/-
D [mm]	42	64	59	57	99	98
I / I ₁₃₀ [mm]	1/-	-	0/-	-	1/-	1/-
Úhel [g]	5,292935	2,507700	7,044657	5,292935	3,456135	7,044657
Li [m]	83,141	59,086	55,329	62,356	10,315	33,197
Přechodnice	bez	bez	bez	bez	bez	bez
	13	14	15			
Poloměr [m]	1000	600	595,25			
V / V ₁₃₀ [km/h]	40/-	70/100	70/100			
D [mm]	0	96	96			
I / I ₁₃₀ [mm]	19/-	1/101	2/103			
Úhel [g]	10,680360	34,854768	34,854768			
Li [m]	167,767	294,898	292,431			
Přechodnice	bez	klotoida	klotoida			

Zdroj: Autor

Nové železniční stanice a výhybny se musí obecně navrhovat především v přímé, aby byla zajištěna přehlednost a provozní bezpečnost. Ve zhlaví lze oblouky zřizovat o poloměru

minimálně 300 m v dopravních kolejích a 190 m v manipulačních. Všechny navržené oblouky těmto podmínkám vyhovují. [40]

9.11.2 Koleje

V hlavních staničních kolejích č. 1 a č. 2 je navržen železniční svršek tvaru UIC60 na bezpodkladnicovém upevnění W14 na betonových pražcích B91S. Další dopravní koleje a koleje předjízdny jsou tvaru S49 na betonových pražcích. Seznam dopravních kolejí lze vidět v tabulce 52. Užitečná délka staniční koleje, jež lze obsadit vozidly, aniž by ohrozily či omezily jízdu vlaků či posun na sousedních kolejích, je stanovena vzdáleností mezi odjezdovým návěstidlem a námezníkem na opačném konci koleje. V tabulce 52 je užitečná délka dopravních kolejí popsána pro lichý a sudý směr.

Tabulka 52 – Dopravní koleje ve variantě C3

Kolej číslo	Užitečná délka koleje pro lichý/sudý směr [m]	Rychlost (km/h)	Svršek
1	744/744	90	UIC60
2	694/698	90	UIC60
3	665/682	60	S49
4a	382	50	S49
4b	104	50	S49
5	683/683	60	S49
6	104	50	S49
7	760/760	40	S49
9	692/678	40	S49

Zdroj: Autor

Koleje č. 4a, č. 4b a č. 6 jsou kusé a ukončené pohyblivým zarážděním s brzdou dráhou 25 m. Manipulační koleje jsou shodné se současným stavem, kromě zrušené koleje č. 4a. Délka výtažné koleje č. 3a nyní činí 214 m. Osová vzdálenost staničních kolejí zůstává po rekonstrukci 4,75 m.

9.11.3 Výhybky

Při návrhu byly dodrženy vzdálenosti mezi prvky výhybek, kterými jsou délka koleje na společných betonových pražcích S_p , přechodové pole změny tvaru kolejnic a potřebná délka prvků konstantní křivosti.

Seznam použitých výhybek ve variantě C3 lze vidět v tabulce 53.

Tabulka 53 – Seznam použitých výhybek ve variantě C3

Číslo	Tvar výhybky	Max v. v odbočné větvi (km/h)	Úhel odbočení (°)	Rozměry Výhybky			
				a (mm)	b (mm)	c (mm)	d (mm)
1	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
2	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
3	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
4	JS49-1:9-190-P-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
5	JS49-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
6	JS49-1:9-190-L-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
7	JS49-1:9-190-L-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
8	JS49-1:11-300-P-b	50	5,194429	13608,5	13608,5	20000	6391,5
9	JS49-1:9-190-P-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
10	JS49-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
11	J60-1:11-300-L-b	50	5,194429	13608,5	13608,5	20000	6391,5
12	J60-1:12-500-P-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
13	JS49-1:9-190-L-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
14	Současná výhybka č. 14						
15	J60-1:12-500-P-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
16	Současná výhybka č. 15						
17	J60-1:9-190-P-b	40	6,340192	10523	10523	16615	6092
18	Současná výhybka č. 17						
19	Současná výhybka č. 20						
20	Současná výhybka č. 21						
21	Současná výhybka č. 24						
22	Současná výhybka č. 26						
23	Současná výhybka č. 27						
24	Současná výhybka č. 29						
25	JS49-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
26	JS49-1:9-300-L-b	50	6,340192	16615,5	16615,5	16615,5	-
27	J60-1:12-500-P-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
28	JS49-1:9-300-P-b	50	6,340192	16615,5	16615,5	16615,5	-
29	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
30	J60-1:9-300-P-b	50	6,340192	16615,5	16615,5	16615,5	-
31	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
32	J60-1:12-500-L-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
33	J60-1:12-500-P-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-
34	J60-1:12-500-P-b	60	4,763642	20797	20797	20797	-

Zdroj: autor na základě [40]

9.11.4 Nástupiště

Pro variantu C3 bylo použito oboustranné ostrovní nástupiště u staničních kolejí č. 1 a č. 3, vnější nástupiště u koleje č. 2 ukončené po obou stranách jazykovými nástupišti a dále vnější nástupiště u kusé koleje č. 6. Všechna nástupiště jsou v normové výšce 550 mm nad TK (dle ČSN 73 4959) a na všechna je zajištěn bezbariérový přístup pomocí výtahu či šikmé rampy. Popis použitých nástupišť lze vidět v tabulce 54. Ostrovní nástupiště, vnější nástupiště u výpravní budovy a autobusové nádraží v přednádražním prostoru jsou propojeny podchodem o celkové délce 73 m, šířce 4 m a podchodné výšce 3 m.

Tabulka 54 – Použitá nástupiště ve variantě C3

Označení pro orientaci cestujících	Umístění u koleje	Popis			
		Druh	Délka v m	Šířka v m	Přístup
1	č. 2	vnější/ jazykové oboustranné	382	-	<u>Podchod:</u> Schodiště, výtah <u>VB:</u> schodiště, šikmá rampa, výtah
1L	č. 4a		125	3,2	
1P	č. 4b		125	3,2	
2	č. 1	ostrovní oboustranné	300	6,1	<u>Podchod:</u> schodiště, šikmá rampa (1,6 m)
3	č. 3				
1K	č. 5	vnější	1125	3,2	<u>Podchod:</u> Schodiště, výtah <u>VB:</u> schodiště, šikmá rampa, výtah

Zdroj: Autor

Nástupiště se doporučuje navrhnout z prefabrikátu nástupištní hrany H 130 s rozšířenou nášlapnou plochou a dlažbou s vybavením pro zrakově postižené pomocí vodící linie s funkcí varovného pásu. U vnějšího nástupiště se předpokládá použití zábradlí pro oddělení nástupiště a oblasti u výstupu z výpravní budovy kvůli odlišné výškové úrovni.

Na nástupištních se též doporučuje pro komfort cestujících vybudovat nástupištní přístřešky o délce minimálně 50 m a lavičky.

9.11.5 Návěstidla

V rámci varianty C3 byla pro dopravní koleje navržena světelná stožárová návěstidla s indikátorem. Odjezdová návěstidla byla umístěna minimálně 3 m před námezníkem výhybky nebo 1 m před hrotem jazyka. Bylo zajištěno, aby líc stožárového návěstidla byl od osy koleje vzdálen minimálně 2,2 m při poloze mezi kolejemi a 2,5 m při umístění vně. Zároveň byla při umístění stožárových návěstidel mezi kolejemi dodržena minimální osová vzdálenost 4,54 m.

10 Závěr

V rámci této práce byla nejprve popsána oblast řešené ŽST Domažlice a její dopravní infrastruktura. Poté se práce zabývala analýzou samotné ŽST Domažlice. Byla provedena analýza výhledového stavu infrastruktury a provozu. Zásadní pro danou analýzu byly výstupy SP „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“ z roku 2015 a její aktualizace z roku 2018. Na základě analýzy byl stanoven koncept návrhu rekonstrukce ŽST Domažlice. Bylo určeno potřebné množství dopravních kolejí a nástupních hran.

Dále byla navržená řešení na rekonstrukci ŽST Domažlice rozdělena do 3 skupin, které zohledňovaly rozdílné výhledové stavy infrastruktury:

- Skupina A předpokládající stav, při kterém i přes plánované záměry investice SŽ nedochází ke změnám infrastruktury a železniční trať č. 180 (dle KJŘ) zůstává v úseku přilehlém k ŽST Domažlice jednokolejná.
- Skupina B předpokládající stav při zdvoukolejnění a elektrizaci tratě, avšak pouze do ŽST Domažlice, odkud dále bude vést jednokolejná trať na zast. Domažlice město.
- Skupina C předpokládající plné respektování záměrů SŽ na modernizaci dle aktualizace SP „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“. Navržená řešení z této skupiny byla považována za nejvíce vyhovující.

9 navržených variant byly společně s variantou vypracovanou společností SUDOP PRAHA a.s. schematicky zakresleny, popsány a následně vzájemně vyhodnoceny z hlediska kladů a záporů dle předem zvolených parametrů. Jakožto optimální byla shledána varianta C3.

Varianta C3 předpokládala vybudování oboustranného ostrovního nástupiště a vnějšího nástupiště před VB ukončeného po obou stranách jazykovými nástupišti a 1 vnějším nástupištěm. Přístup k ostrovnímu nástupišti byl zajištěn pomocí podchodu, který byl prodloužen do přednádražního prostoru k autobusovému nádraží. Varianta byla poté zakreslena v přehledné situaci v měřítku 1:1000 a na podkladu ortofoto mapy.

Součástí práce byl též návrh na revitalizaci přednádražního prostoru a rekonstrukci starého autobusového nádraží. Návrh byl zakreslen do přehledné situace v měřítku 1:500.

Věřím, že výstupy z této práce nabídnou vhodnější alternativu k existujícím plánům na rekonstrukci ŽST Domažlice a poskytnou podnět k revitalizaci přednádražního prostoru.

11 Použité podklady a software

K tvorbě textové části práce byl použit textový editor Microsoft Word. K tvorbě výkresové části byl použit grafický editor AutoCAD s nadstavbou RailCAD. Pro grafické úpravy byl použit rastrový editor GIMP. Pro přílohu č. 13 byla použita ortofotomapa Bing jakožto součást grafického editoru AutoCAD. Jako podklady výkresové dokumentace byly použity mapy poskytnuté SŽG na základě písemné žádosti.

12 Seznam příloh

1. Schéma ŽST Domažlice – Současný stav
2. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta S
3. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta A1
4. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta A2
5. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta B1
6. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta B2
7. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta B3
8. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C1
9. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C2
10. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C3
11. Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C4
12. Situace rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C3
13. Situace rekonstrukce ŽST Domažlice – Varianta C3 na podkladu ortofotomapy
14. Situace rekonstrukce přednádražního prostoru ŽST Domažlice

13 Seznam obrázků

Obrázek 1 – Poloha města Domažlice v rámci ČR.....	12
Obrázek 2 – Domažlice roku 1592.....	14
Obrázek 3 – Chodský hrad	16
Obrázek 4 – Silniční síť ve městě Domažlice	17
Obrázek 5 – Vizualizace RPDl dle CSD 2020.....	18
Obrázek 6 – Tarifní zóny IDPK	19
Obrázek 7 – Zastávky MHD a příklad vedení linky.....	21
Obrázek 8 – Železniční síť v Plzeňském kraji.....	22
Obrázek 9 – Schéma autobusového nádraží Poděbradova	23
Obrázek 10 – Autobusové nádraží Poděbradová.....	23
Obrázek 11 – Schéma autobusového nádraží u ŽST Domažlice	24
Obrázek 12 – Staré autobusové nádraží u ŽST Domažlice.....	24
Obrázek 13 – Cyklotrasy v Domažlicích.....	25
Obrázek 14 – Akvadukt.....	27
Obrázek 15 – Původní nádražní budova v Plzni.....	28
Obrázek 16 – Nádražní budova v Plzni (1907).....	29
Obrázek 17 – Trasa tratě č. 180 dle KJŘ	31
Obrázek 18 – Trasa tratě č. 184 dle KJŘ	34
Obrázek 19 – Trasa tratě č. 185 dle KJŘ	38
Obrázek 20 – Původní a novější výpravní budova ŽST Domažlice	39
Obrázek 21 – Železniční zast. Domažlice město.....	40
Obrázek 22 – Den železničářů 19.9.1981, na pozadí rekonstrukce ŽST Domažlice	41
Obrázek 23 – Docházkové izochrony od ŽST Domažlice.....	42
Obrázek 24 – Docházkové izochrony od zast. Domažlice město	42
Obrázek 25 – Zast. Domažlice město	43
Obrázek 26 – Schéma současného stavu ŽST Domažlice.....	44
Obrázek 27 – Českokubické zhlaví (foceno ve směru staničení)	46
Obrázek 28 – Plzeňské/klatovské zhlaví (foceno proti směru staničení)	46
Obrázek 29 – Číslování nástupišť v ŽST Domažlice dle plánu stanice z webu ČD.....	47
Obrázek 30 – Nástupiště 4.....	47
Obrázek 31 – Cestová návěstidla Lc6 a Lc8	51
Obrázek 32 – Vlečka č. 2008 (vpravo) a č. 2129 (vlevo).....	54
Obrázek 33 – První část vlečky č. 2270 (odstavné kolejiště).....	55
Obrázek 34 – Plán výpravní budovy	55
Obrázek 35 – Centrální část a západní křídlo výpravní budovy.....	56

Obrázek 36 – Východní křídlo výpravní budovy	56
Obrázek 37 – Zvedací plošina	57
Obrázek 38 – Mobilní zvedací plošina	57
Obrázek 39 – Autobusové nádraží	58
Obrázek 40 – Příjezd k výpravní budově	59
Obrázek 41 – EC 358 Západní expres směr Mnichov	60
Obrázek 42 – Os 7417 směr Plzeň.....	62
Obrázek 43 –Boční a čelní rampa	66
Obrázek 44 – Schématické vedení varianty 3b.....	69
Obrázek 45 – Schéma rekonstrukce ŽST Domažlice (SUDOP PRAHA a.s.).....	75
Obrázek 46 – Schéma varianty A1	76
Obrázek 47 – Schéma varianty A2	77
Obrázek 48 – Nadchod v ŽST Furth im Wald	77
Obrázek 49 – Schéma varianty B1	78
Obrázek 50 – Schéma varianty B2	79
Obrázek 51 – Přestupní terminál ve Veselí nad Lužnicí.....	80
Obrázek 52 – Schéma varianty B3	81
Obrázek 53 – Schéma varianty C1	82
Obrázek 54 – Schéma varianty C2	83
Obrázek 55 – Schéma varianty C3	84
Obrázek 56 – Schéma varianty C4	85
Obrázek 57 – Rekonstrukce přednádražního prostoru ŽST Domažlice	91

14 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Linky VLD.....	20
Tabulka 2 – Základní informace o trati č. 180 dle KJŘ.....	26
Tabulka 3 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 180 dle KJŘ.....	30
Tabulka 4 – Základní informace o trati č. 184 dle KJŘ.....	32
Tabulka 5 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 184 dle KJŘ.....	33
Tabulka 6 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ.....	35
Tabulka 7 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ.....	36
Tabulka 8 – Základní informace o trati č. 185 dle KJŘ.....	36
Tabulka 9 – Seznam ŽST a zast. na trati č. 185 dle KJŘ.....	37
Tabulka 10 – Popis dopravních kolejí ŽST Domažlice.....	44
Tabulka 11 – Popis manipulačních kolejí ŽST Domažlice.....	45
Tabulka 12 – Použité sestavy žel. svršku (mimo výhybky).....	45
Tabulka 13 – Popis nástupišť.....	48
Tabulka 14 – Nejbližší železniční přejezdy.....	49
Tabulka 15 – Vjezdová návěstidla.....	50
Tabulka 16 – Odjezdová návěstidla.....	50
Tabulka 17 – Cestová návěstidla.....	51
Tabulka 18 – Seřadovací návěstidla.....	52
Tabulka 19 – Sklonové poměry trati.....	53
Tabulka 20 – Spoje autobusové linky MHD 405611 vyčkávací na příjezd vlaků.....	58
Tabulka 21 – Řazení EC 358 „Západní expres“ (v úseku Plzeň hl.n. – Regensburg Hbf).60	
Tabulka 22 – Počet párů vlaků linky P3 za 120 minut - 2020.....	61
Tabulka 23 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P3 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+).....	61
Tabulka 24 – Řazení Os 7405 (Domažlice – Plzeň hl.n.).....	62
Tabulka 25 – Řazení Os 7400 (Plzeň hl.n. – Domažlice).....	63
Tabulka 26 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P33+P14 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+).....	63
Tabulka 27 – Řazení Os 7216 (Planá u Mariánských Lázní – Domažlice).....	63
Tabulka 28 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P23 za 120 minut (krátkodobý horizont 2020+).....	64
Tabulka 29 – Řazení Os 17555 (Domažlice – Klatovy).....	64
Tabulka 30 – Řazení Os 5770 (Domažlice – Schwandorf).....	64
Tabulka 31 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Staňkov-Vránov – Domažlice.....	65
Tabulka 32 – Rozsah nákladní dopravy v úseku Domažlice – Domažlice město.....	65

Tabulka 33 – Popis variant modernizace včetně investičních nákladů pro CÚ2019.....	67
Tabulka 34 – Rozdělení stavby „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN“.....	69
Tabulka 35 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P3 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+).....	72
Tabulka 36 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P33+P14 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+)	73
Tabulka 37 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P23 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+).....	73
Tabulka 38 – Předpoklad počtu párů vlaků linky P34 za 120 minut (dlouhodobý horizont 2035+).....	73
Tabulka 39 – Analýza návrhu rekonstrukce ŽST Domažlice vypracovaného společností SUDOP PRAHA a.s.	75
Tabulka 40 – Analýza varianty A1	76
Tabulka 41 – Analýza varianty A2	78
Tabulka 42 – Analýza varianty B1	79
Tabulka 43 – Analýza varianty B2	80
Tabulka 44 – Analýza varianty B3	81
Tabulka 45 – Analýza varianty C1	82
Tabulka 46 – Analýza varianty C2	83
Tabulka 47 – Analýza varianty C3	84
Tabulka 48 – Analýza varianty C4	85
Tabulka 49 – Srovnání variant podle hlavních parametrů	86
Tabulka 50 – Škála hodnocení parametrů	86
Tabulka 51 – Směrové oblouky ve variantě C3	87
Tabulka 52 – Dopravní koleje ve variantě C3	88
Tabulka 53 – Seznam použitých výhybek ve variantě C3.....	89
Tabulka 54 – Použitá nástupiště ve variantě C3	90

15 Použitá literatura a internetové zdroje

- [1] REGIONÁLNÍ ROZVOJOVÁ AGENTURA PLZEŇSKÉHO KRAJE, O.P.S. *Strategie rozvoje města Domažlice* [online]. Plzeň, 2022 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://www.domazlice.eu/evt_file.php?file=10103&original=strategie.pdf
- [2] Slepá mapa ČR – Vzory ke stažení zdarma. In: *Hotelove.cz* [online]. c2018-2020 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://hotelove.cz/slepa-mapa-cr/>
- [3] POVED, S.R.O. *Plán dopravní obslužnosti města Domažlice 2021-2026* [online]. Plzeň, 2020 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.domazlice.eu/urad/vyznamne-dokumenty/?page=all>
- [4] HILMER, Jiří a Jiří VONDRA. *DOMAŽLICE Městská památková rezervace: Publikace Státního ústavu památkové péče a ochrany přírody*. Druhé. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, 1959.
- [5] PROCHÁZKA, Zdeněk. *Domažlice*. Domažlice: Nakladatelství Českého lesa, 1993. Historicko-turistický průvodce. ISBN 80-901-1221-8.
- [6] *OpenStreetMap* [online]. OpenStreetMap, c [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org>
- [7] Celostátní sčítání dopravy 2020: Interaktivní mapa. In: *ŘSD ČR* [online]. 2022 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx
- [8] Ptáte se. In: *IDPK* [online]. POVED s.r.o., 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/ptate-se/>
- [9] Plánky a schémata: Mapy a plánky IDP. In: *IDPK* [online]. Plzeň: POVED s.r.o., 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/planky-a-schemata/>
- [10] Cyklobus 981 Domažlice – Klatovy – Šumava od 5. 6. 2021 NOVĚ. In: *IDPK* [online]. Plzeň: POVED s.r.o., 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/spusteni-cyklobusu-981-domazlice-klatovy-sumava-od-5-6-2021/>

- [11] Spuštění nové linky Domažlice – Plzeň od 11. 12. 2022. In: *IDPK* [online]. Plzeň: POVED s.r.o., 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/spusteni-nove-linky-domazlice-plzen-od-11-12-2022/>
- [12] *IDOS.cz* [online]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz>
- [13] Zóny, obce, zastávky IDPK. In: *IDPK* [online]. Plzeň: POVED s.r.o., 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.idpk.cz/cz/zastavky/?p=3&action=search¶m%5Bq%5D=Doma%C5%BElice>
- [14] Železniční mapy ČR. In: *Správa železnic* [online]. Správa železnic, státní organizace, 2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-mapy-cr>
- [15] KOKOREV, Alexej. Domažlice, Poděbradova. In: *Mapy.cz* [online]. Seznam.cz, 2023 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?source=pubt&id=15210719&ds=1&gallery=1&sourcep=foto&idp=2725101&x=12.9306741&y=49.4419201&z=19>
- [16] Praha-Plzeň-Regensburg-Mnichov. In: *Cyklisté vítáni* [online]. Brno: Partnerství, o.p.s, c1996-2021 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.cyklistevitani.cz/Prehled-cyklotras/Praha-Plzen-Regensburg>
- [17] *OpenCycleMap* [online]. OpenStreetMap, c [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.opencyclemap.org/>
- [18] Cyklistická trasa 3. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklistick%C3%A1_trasa_3
- [19] RICHTR, Tomáš. Současnost trati 180. In: *Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald* [online]. c2007-2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <http://www.trat-180.wz.cz/trat.php#akvadukt>
- [20] *Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních* [online]. Správa železnic, státní organizace, 2022 [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/152830399/cj081352_Prohl%

C3%A1%C5%A1en%C3%AD+2024_CaR_1+zm%C4%9Bna_web.pdf/fb8d74b5-48fd-4d23-8283-93ced52f3760

- [21] RICHTR, Tomáš. Fotografie. In: *Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald* [online]. c2007-2023 [cit. 2023-04-23]. Dostupné z: <http://www.trat-180.wz.cz/foto.php?foto=obr.trat/akvadukt07.jpg>
- [22] PETR, Miroslav. *150 let železniční trati Praha-Smíchov - Plzeň - Furth im Wald v historických fotografiích a dokumentech*. V Plzni: Starý most, 2012. ISBN 978-80-87338-19-3.
- [23] Česká západní dráha. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A1_z%C3%A1padn%C3%AD_dr%C3%A1ha
- [24] RICHTR, Tomáš. Historie trati 180 – vznik trati. In: *Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald* [online]. c2007-2023 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <http://www.trat-180.wz.cz/historie.php>
- [25] HOLEK, Josef a Petr SLONEK. Z Plzně do Furth im Waldu se jezdí už 160 let. In: *Železničář* [online]. České dráhy, a.s., 2012 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/z-plzne-do-furth-im-waldu-se-jezdi-uz-160-let/-29866/>
- [26] DOLEJŠÍ, Milan. Česká západní dráha je tratí snů o Západu, pohádek, ale i nenaplněných vizí. Z Plzně do Prahy jezdí vlaky 160 let. In: *ČT24* [online]. Česká televize, c1996-2021 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3515230-ceska-zapadni-draha-je-trati-snu-o-zapadu-pohadek-ale-i-nenaplnenych-vizi-z-plzne-do>
- [27] Popis trati 180 (Praha -) Plzeň – Domažlice – Furth im Wald - Česká republika. In: *ŽelPage* [online]. ŽelPage, c2001-2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-180>
- [28] Bahnstrecke Schwandorf–Furth im Wald. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2023-04-17].

- Dostupné z:
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Schwandorf%E2%80%93Furth_im_Wald
- [29] Bahnstrecke Regensburg–Weiden. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Regensburg%E2%80%93Weiden
- [30] Informace o kategorizaci železniční sítě. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Informace-o-kategorizaci-zeleznicni-site>
- [31] Popis trati 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní - Česká republika. In: *ŽelPage* [online]. ŽelPage, c2001-2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-184>
- [32] VYDRA, Jan. Jak se stavěla dráha přes Pošumaví do centra Chodska. In: *Železničář* [online]. České dráhy, a.s., 2012 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/jak-se-stavela-draha-pres-posumavi-do-centra-chodska/-12247/24,0,,/>
- [33] Popis trati 185 Horažďovice předměstí – Domažlice - Česká republika. In: *ŽelPage* [online]. ŽelPage, c2001-2023 [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-185>
- [34] *Kniha o historii tratě 185 Domažlice Horažďovice: 100 let českomoravské transverzálky Domažlice – Klatovy- Sušice – Horažďovice předměstí* [online]. In: . eStránky.cz, 2023 [cit. 2023-04-21]. Dostupné z: <https://kronika.estranky.cz/clanky/kniha-o-historii-trate-185-domazlice-horazdovice.html>
- [35] V Domažlicích mají nové vlakové nádraží za 46 milionů korun. In: *ČT24* [online]. Česká televize, c1996-2021 [cit. 2023-04-21]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1445927-v-domazlicich-maji-nove-vlakove-nadrazi-za-46-milionu-koron>

- [36] PETRÁK, Josef. Domažlické nádraží prošlo rekonstrukcí. In: *ŽelPage* [online]. ŽelPage, c2001-2023 [cit. 2023-04-21]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/zpravy/6420?size=100>
- [37] *Openrouteservice* [online]. Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2020 [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://classic-maps.openrouteservice.org>
- [38] ŠEFČÍK, Pavel. *Staniční řád železniční stanice Domažlice a výhybny Radonice*. Oblastní ředitelství Plzeň: Správa železnic, státní organizace, 2023.
- [39] Domažlice město: Detail stanice. In: *České dráhy: Národní dopravce* [online]. České dráhy, a.s., 2016 [cit. 2023-04-28]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/domazlice-mesto/5473525#menu10>
- [40] KUBÁT, Bohumil a Lukáš TÝFA. *Železniční tratě a stanice*. Vyd. 2. přeprac. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. ISBN 80-010-2782-1.
- [41] Detail stanice: Domažlice. In: *České dráhy* [online]. České dráhy, a.s., 2016 [cit. 2023-04-30]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/domazlice/5473515#menu10>
- [42] Plánek stanice Domažlice. In: *České dráhy* [online]. České dráhy, a.s., 2016 [cit. 2023-04-29]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/assets/dalsi-sluzby/sluzby-ve-stanici/domazlice.pdf>
- [43] *Provozní řád Depo kolejových vozidel Plzeň: Provozní pracoviště Domažlice*. Plzeň: České dráhy, a. s., 2013.
- [44] RICHTER, Tomáš. Žst. Domažlice. In: *Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald* [online]. c2007-2023 [cit. 2023-04-30]. Dostupné z: http://www.trat-180.wz.cz/zst_domazlice.php
- [45] Jízdní řády: Jízdní řád MAD Domažlice. In: *Domažlice* [online]. Oficiální stránky města Domažlice, 2023 [cit. 2023-04-30]. Dostupné z: <https://www.domazlice.eu/jizdni-rady/>
- [46] PURKART, Pavel, Martin FENCL a Jan ŠMOLÍK. *Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022-2026* [online]. Plzeň: POVED s.r.o., 2021 [cit. 2023-

05-01]. Dostupné z: <https://www.plzensky-kraj.cz/plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-let>

- [47] FAIGL, Jan. EC 358 „Západní expres“: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-358>
- [48] KOZEL, František. Os 7405: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-7405>
- [49] KOZEL, František. Os 7400: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-7400>
- [50] KOZEL, František. Os 7216: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-7216>
- [51] KOZEL, František. Os 17555: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-17555>
- [52] Os 5770: Řazení vlaků. In: *ŽelPage* [online]. *ŽelPage*, c2001-2023 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/23/vlaky/cd-5770>
- [53] ČICHOVSKÝ, Petr. *Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 SB.: Příloha 1 (Hluková studie)* [online]. Praha: SUDOP PRAHA a.s., 2022 [cit. 2023-05-01]. Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX09WMzA5MF9wcmIsb2hhRG9rdW11bnRhY2VET0NfODg1MjM3MTYzMzYyNDA0MTM0OC5wZGY/OV3090_prilohaDokumentaceDOC_1.pdf
- [54] POSPÍŠIL, Jakub. *Provozní koncept tratě Domažlice - Planá u M. L.* Praha, 2022. Bakalářská práce. ČVUT v Praze Fakulta dopravní. Vedoucí práce Martin Jacura.
- [55] PLIŠKOVÁ, Andrea. *Modernizace trati Plzeň – Domažlice st. hranice, aktualizace SP a CBA: A. Textová část* [online]. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov: SUDOP PRAHA a.s., 2015 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_1652.html

- [56] RICHTR, Tomáš. Vývoj plánů na modernizaci trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN: Rekonstrukce trati. In: *Železniční trať 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald* [online]. c2007-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <http://www.trat-180.wz.cz/rekonstrukce.php?rok=2020>
- [57] MAREŠ, Matěj. *ASP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice: A.2.2 návrhová část, dopravní a provozní technologie* [online]. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov: SUDOP PRAHA a.s., 2019 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: https://www.k-report.net/discus/messages/28/Plz-Do-SRN_A_2_2_-_n_vrhov__u_st__dopravn__a_provozn__technologie_v1_0-321861.pdf
- [58] BÉROVÁ, Šárka, Olga HARGAŠOVÁ, Vladimír HROMEK et al. Významné investiční akce. In: *Správa železnic* [online]. Správa železnic, státní organizace, 2022 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/155152390/V%C3%BDznamn%C3%A9+investi%C4%8Dn%C3%AD+akce+2022/978d217e-2fc6-45e9-8414-7df5f4fa27be>
- [59] SŮRA, Jan. Velký posun: Německo slíbilo elektrizaci trati z Norimberka a Mnichova na českou hranici. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/velky-posun-nemecko-slibilo-elektrizaci-trati-z-norimberka-a-mnichova-na-ceskou-hranici-123296/>
- [60] SŮRA, Jan. „Spíš laxně než odpovědně,“ zkritizovalo ministerstvo Správu železnic za přístup k nové trati do Bavorska. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/laxne-nez-odpovedne-ministerstvo-zkritizovalo-spravu-zeleznic-za-pristup-k-nove-trati-do-bavorska-127350/>
- [61] HALLA, J.A. Modernizace úseku železniční trati Stod – Domažlice získala kladné stanovisko EIA. In: *Koridory.cz* [online]. Koridory.cz, c2006-2022 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://www.koridory.cz/modernizace-useku-zeleznicni-trati-stod-domazlice-ziskala-kladne-stanovisko-eia/>
- [62] DOLEJŠÍ, Milan. Domažlickým se nelíbí plán na rozšíření tratě do Německa přes jejich zahrady. In: *ČT24* [online]. Česká televize, c1996-2021 [cit. 2023-05-05].

Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3571269-domazlickym-se-nelibi-plan-na-rozsireni-trate-do-nemecka-pres-jejich-zahrady>

- [63] HAVLOVIC, Michal. PETICE PROTI VÝSTAVBĚ DVOJKOLEJNÉ TRATI NA VNITROMĚSTSKÉM ÚSEKU NÁDRAŽÍ DOMAŽLICE – ZASTÁVKA DOMAŽLICE MĚSTO. In: *Petice.com* [online]. [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: https://www.petice.com/petice_za_nalezeni_nejlepiho_eeni_eleznini_dopravy_v_traovem_useku_domallice__domallice_msto_a_navazujici_osobni_dopravy
- [64] SŮRA, Jan. Ostuda jménem Západní expres. Bavoři už zvažují výpověď pro Länderbahn. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ostuda-jmenem-zapadni-expres-bavori-uz-zvazuji-vypoved-landerbahnu-26139/>
- [65] SŮRA, Jan. Kdo bude vozit Západní expresy? Bavoři vypsalí soutěž, Die Länderbahn má jistotu do konce roku 2023. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/kdo-bude-vozit-zapadni-expresy-bavori-vypsali-soutez-die-landerbahn-ma-jistotu-do-konce-roku-2023-41583/>
- [66] SŮRA, Jan. Expresy z Prahy do Mnichova mají zajišťovat ČD s dcerou ÖBB, Alex skončí. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/expresy-z-prahy-do-mnichova-maji-zajistovat-cd-s-dcerou-obb-alex-skonci-98059/>
- [67] SŮRA, Jan. Potvrzeno: Bavorsko nechá provoz vlaků mezi Mnichovem a Prahou až do roku 2027 Die Länderbahn. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/potvrzeno-bavorsko-necha-provoz-vlaku-mezi-mnichovem-a-prahou-az-do-roku-2027-127563/>
- [68] SŮRA, Jan. Průměrné zpoždění 15 minut. Nové statistiky otevřely v Bavorsku debatu o špatném spojení Praha – Mnichov. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prumerne-zpozdeni-15-minut-nove-statistiky-otevrel-y-v-bavorsku-debatu-o-spatnem-spojени-praha-mnichov-146851/>
- [69] Zugverbindung Prag-München: Grüne kritisieren Verspätungen. In: *Zeit online* [online]. DPA-infocom, c [cit. 2023-05-05]. Dostupné z:

<https://www.zeit.de/news/2023-02/25/zugverbindung-prag-muenchen-gruene-kritisieren-verspaetungen>

- [70] ČTK. Další sliby a plány. Česko s Německem chtějí urychlit modernizaci trati z Plzně do Mnichova. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z s.r.o., c2017-2023 [cit. 2023-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-sliby-a-plany-cesko-s-nemeckem-chteji-urychlit-modernizaci-trati-z-plzne-do-mnichova-147663/>
- [71] REGIONÁLNÍ ROZVOJOVÁ AGENTURA PLZEŇSKÉHO KRAJE, O.P.S. *Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje* [online]. 2021 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://www.plzensky-kraj.cz/koncepce-rozvoje-regionalni-silnicni-a-zeleznicni-2>
- [72] MARTINCOVÁ, Jitka. SUDOP PRAHA A.S. *Koordináční sutiační výkres km 166,900 - km 168,900: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)*. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov, 2021.
- [73] RÄDLINGER MASCHINEN - UND STAHLBAU GMBH. Barrierefreier Bahnhof Furth im Wald geht in Betrieb. In: *Rädlinger* [online]. [cit. 2023-05-07]. Dostupné z: <https://www.raedlinger.com/aktuelles/artikel/barrierefreier-bahnhof-furth-im-wald-geht-in-betrieb>
- [74] VÝBORNÁ, Eva. Přestupní terminál ve Veselí začne sloužit cestujícím. In: *JcTEĎ.cz* [online]. Jihočeské týdeníky s.r.o., 2023 [cit. 2023-05-07]. Dostupné z: <https://www.jcted.cz/prestupni-terminal-ve-veseli-zacne-slouzit-cestujicim/?liveMode=1>