



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Aleš Novotný

MOŽNOSTI ÚPRAV TRAŽOVÉHO ÚSEKU PLZEŇ – KLATOVY

Diplomová práce

2019



K612 Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Aleš Novotný

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Možnosti úprav traťového úseku Plzeň - Klatovy**

Název tématu (anglicky): Options of Adjustments for Railway Line Plzeň - Klatovy

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Rozbor současného stavu úseku
- Požadavky objednatele dopravy a jejich zhodnocení
- Stanovení omezujících míst pro požadovaný dopravní model
- Návrh úprav traťového úseku pro zkrácení jízdních dob
- Přehledná situace 1:50000
- Situace traťového úseku 1:10000
- Dopravní schéma dopraven
- Situace zvolených dopraven 1:1000
- Zhodnocení 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 Geometrické parametry koleje
Kubát, Trešl: Stavby kolejové dopravy, ČVUT, 2008
ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic

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

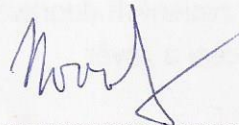
Datum zadání diplomové práce: **30. června 2018**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **28. května 2019**
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


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



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Bc. Aleš Novotný
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2018

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této diplomové práce. Obzvláště pak děkuji vedoucímu Ing. Martinu Jacurovi, Ph.D., za odborné vedení a konzultování této práce a za rady, které mi poskytl po celou dobu mého studia. Dále mé poděkování patří spolužákům Elišce, Leře, Honzům, Lubošovi, Petrovi a Vaškovi. Děkuji za zpříjemnění dnů strávených na Fakultě dopravní a vzájemnou pomoc v průběhu studia. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své rodině a přítelkyni Tereze za podporu při tvorbě této práce i během studia.

Prohlášení

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

Nemám závažný důvod proti užívání 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).

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

V Praze dne 28. května 2019

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Aleš Novotný

MOŽNOSTI ÚPRAV TRAŽOVÉHO ÚSEKU PLZEŇ – KLATOVY

Diplomová práce

2019

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá možnostmi úprav traťového úseku z Plzně do Klatov a skládá se ze dvou částí. V první části je analyzován stávající stav železniční tratě, železničních stanic a kolejových vozidel. Ve druhé části jsou navrženy úpravy s cílem především zkrátit jízdní doby. Řešení je navrženo ve dvou variantách pro trať a v několika variantách pro železniční stanice.

KLÍČOVÁ SLOVA

železnice, rekonstrukce, železniční stanice, jízdní doby, nástupiště, bezpečnost

ABSTRACT

This master's thesis dedicates to options of adjustments for railway line from Plzeň to Klatovy and consists of two parts. The first part analyses the present state of railway line track, railway stations and railway vehicles. The second part is a suggestion of adjustments to reach especially better travel times. The solution is proposed in two variants for railway line track and in several variants for railway stations.

KEY WORDS

railway, reconstruction, railway station, travel times, platform, safety

Obsah

1 Úvod.....	9
2 Charakteristika dotčeného území.....	10
2.1 Geografický a socioekonomický popis	10
2.1.1 Plzeňský kraj.....	10
2.1.2 Významná sídla podél trati	12
2.1.3 Analýza mobility (přepraveních vztahů) obyvatel	14
2.2 Integrovaný dopravní systém.....	15
3 Všeobecný popis tratě.....	16
3.1 Historie železniční tratě č. 183.....	16
3.2 Základní identifikační údaje	20
3.3 Přehled navazujících tratí.....	24
3.4 Popis řešeného úseku tratě č. 183	34
3.5 Přehled železničních stanic a zastávek	38
3.6 Přehled investic souvisejících s tratí č. 183	53
3.6.1 Proběhlé investice	53
3.6.2 Plánované investice.....	58
4 Technický popis tratě.....	60
4.1 Sklonové a směrové poměry.....	60
4.2 Železniční svršek.....	61
4.3 Železniční spodek.....	61
4.3 Zabezpečovací zařízení.....	66
4.3.1 Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.....	66
4.3.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení	66
4.4 Podrobný popis zastávek a železničních stanic.....	68
4.5 Souhrnné tabulky.....	87
5 Dopravně technologický popis tratě.....	90
5.1 Osobní doprava	90
5.1.1 Rozbor aktuálního GVD.....	90
5.1.2 Počty cestujících, nabízená kapacita	92
5.1.3 Porovnání s předchozími JŘ.....	94
5.1.4 Řazení souprav	95
5.1.5 Požadavky objednatelů dopravy	97
5.1.6 Navrhovaný GVD	97
5.1.7 Zhodnocení požadavků objednatelů a navrhovaného GVD.....	99
5.1.8 Přehled investic dopravců.....	99
5.2 Nákladní doprava.....	101
6 Analýza možností úprav traťového úseku	102
6.1 Železniční trať	102
6.2 Železniční stanice a zastávky.....	102

7 Navržené varianty úprav	103
7.1 Železniční trať	103
7.1.1 Zvýšení propustnosti tratě.....	105
7.1.2 Zvýšení traťové rychlosti ve stávající stopě.....	106
7.1.3 Zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h.....	106
7.2 Železniční stanice	107
7.2.1 žst. Švihov u Klatov	108
7.2.2 žst. Přeštice	110
7.2.3 žst. Chlumčany u Dobřan	113
7.2.4 žst. Dobřany	114
7.2.5 žst. Plzeň-Valcha	115
7.3 Železniční zastávky	116
7.4 Doplnková řešení.....	116
7.4.1 Nástupiště Švihov u Klatov	116
7.4.2 Nástupiště Chlumčany u Dobřan.....	116
7.4.3 Zastávky Plzeň-Bory a Valcha.....	118
8 Porovnání variant	119
8.1 Porovnání úprav traťového úseku	119
8.2 Porovnání úprav železničních stanic	120
8.2.1 žst. Švihov u Klatov	120
8.2.2 žst. Přeštice	121
8.2.3 žst. Dobřany	121
9 Shrnutí.....	122
10 Zdroje.....	124
10.1 Literatura	124
10.2 Jízdní řády, pomůcky GVD, podklady SŽDC.....	125
10.3 Internetové zdroje	127
10.4 Obrázky a fotografie.....	132
11 Seznam tabulek.....	133
12 Seznam obrázků.....	135
13 Seznam grafů	138
14 Seznam příloh	139

Seznam použitých zkratek

AHr.	automatické hradlo
BWB	Česká západní dráha
BBC	britská rozhlasová a televizní společnost
B+R	parkoviště typu „bike and ride“
CAN	centrální autobusové nádraží
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČB	České Budějovice
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
EPPK	Plzeňsko-březenská dráha
ETCS	evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
Ex	vlak kategorie expres
GPK	geometrická poloha koleje
GSM-R	mezinárodní standard bezdrátové komunikace pro železnici
GVD	grafikon vlakové dopravy
HV	hnací vozidlo
ICE	označení německých vysokorychlostních vlaků
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS	integrovaný dopravní systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JŘ	jízdní řád
KJŘ	knižní jízdní řád
K+R	parkoviště typu „kiss and ride“
LS	liniový vlakový zabezpečovač
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
Mn	vlak kategorie manipulační

NJŘ	nákresný jízdní řád
nz.	nákladiště a zastávka
PK	Plzeňský kraj
POVED	Plzeňský organizátor veřejné dopravy
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
P+R	parkoviště typu „park and ride“
R	vlak kategorie rychlík
RFC	nákladní železniční koridor (Rail Freight Corridor)
ROP	Regionální operační program
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
TBM	metoda ražby tunelů (Tunnel Boring Machine)
TEN-T	transevropská dopravní síť
TK	temeno kolejnice
TRS	traťový rádiový systém
TSI-PRM	Technické specifikace interoperability (pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace)
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TŽK	tranzitní železniční koridor
UIC	mezinárodní železniční unie
VB	výpravní budova
VHD	veřejná hromadná doprava
vých.	výhybna
z.	zastávka
žst.	železniční stanice

1 Úvod

Již nějakou dobu probíhají rozsáhlé stavební práce na celé železniční síti v České republice. Přínosy těchto staveb jsou znatelné zejména v podobě přepraveného množství cestujících, které rok od roku postupně roste. Modernizace mají vliv i na bezpečnost a plynulost železniční dopravy, což je také velice přínosné pro všechny.

Investice do infrastruktury se nevyhnuly ani Plzeňskému kraji, odkud pocházím. Již po mnoho let pozoruji se zájmem proměny železničního uzlu v Plzni a také úpravy třetího tranzitního koridoru. Jelikož mám ke stavebnictví celkově blízko, tak se zajímám zejména o železniční infrastrukturu do větší hloubky než běžní cestující.

Impulesem k zpracovávanému tématu je dlouholeté dojíždění po řešené trati č. 183 jak do krajského města Plzně, tak i do hlavního města Prahy. Neexistuje v Česku žádná jiná železniční trať, na které bych ujel tolik kilometrů. Během svých cest jsem se kolikrát zabýval tím, jestli by se na této trati nedalo něco změnit, abychom všichni mohli jezdit rychleji a moderněji. Příležitost jsem dostal při zpracování této diplomové práce, kterou bych chtěl svému rodnému kraji vrátit alespoň kousek toho, co on dal do života mně.

2 Charakteristika dotčeného území

2.1 Geografický a socioekonomický popis

2.1.1 Plzeňský kraj

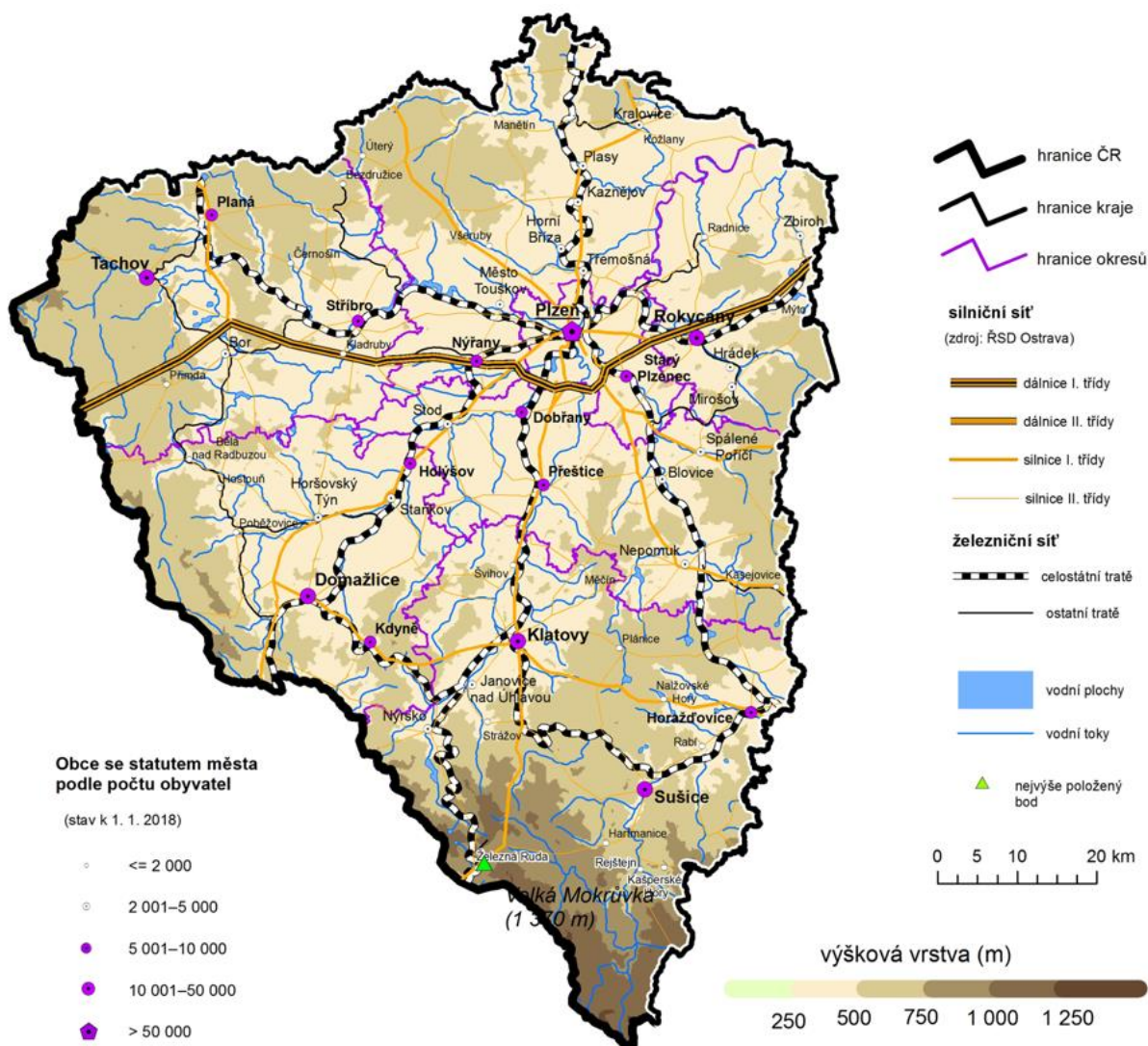
Plzeňský kraj se nachází v jihozápadní části České republiky. Část hranice kraje je tvořena státní hranicí se sousedním Německem. Ve vnitrozemí sousedí s Karlovarským, Středočeským a Jihočeským krajem. Plzeňský kraj má rozlohu 7 649 km² (3. místo v rámci České republiky) a žije v něm 580 816 obyvatel (9. místo v rámci České republiky). Hustota obyvatel dosahuje pouze 75,9 obyvatel na km² (průměr České republiky je 134,5 obyvatel/km²). V dřívějších letech se kraj dělil na 7 okresů a nyní je rozdělen celkem na 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. [42]

Kraj je charakteristický tím, že zde chybí města střední velikosti. Krajské město Plzeň má přes 170 tisíc obyvatel a druhým největším městem jsou až Klatovy s cca 22 tisíci obyvatel. Dále následují města Rokycany, Tachov, Sušice, Domažlice, Stříbro, Přeštice Nýřany, Dobřany a Horažďovice. Pro celé území je charakteristický vysoký počet malých sídel s nerovnoměrným rozdělením. To není z hlediska dopravní obslužnosti území ideální. Kraj se rozvíjí především v osách vycházejících a směřujících do Plzně. Geografická mapa Plzeňského kraje je zobrazena na obrázku č. 1. [42]

Z hlediska přírodních podmínek lze území rozdělit do čtyř částí: Plzeňská pahorkatina, Brdská vrchovina, Český les a Šumava. Nerostné suroviny jsou soustředěny do okolí Plzně, kde lze nalézt zásoby černého uhlí, stavební kámen a žáruvzdorné a keramické jíly. Dále se na Sušicku a Horažďovicku nachází vápenec, který je zde rovnou zpracováván pro stavební průmysl. Zemědělská plocha je zhruba na 50 % rozlohy celého kraje. V oblasti Šumavy a Českého lesa jsou velké zásoby zejména jehličnatého dřeva. Na území kraje se nachází 5 chráněných krajinných oblastí (Šumava, Český les, Slavkovský les, Brdy a Křivoklátsko). Na jihozápadě území se rozléhá Národní park Šumava. [42]

Dlouhodobě patří Plzeňský kraj ke krajům s nízkou nezaměstnaností. Je to dáno také blízkou polohou k německým hranicím. V kraji se nachází větší množství tzv. „montoven“ s nízkou přidanou hodnotou práce. Do regionu to ale přineslo i problémy se zahraničními pracovníky. Mezi firmy s největším počtem zaměstnanců patří např. LASSELSBERGER, s.r.o., VISHAY ELECTRONIC spol. s r.o., Plzeňský Prazdroj, a.s., BORGERS CS spol. s r.o., Západočeská univerzita v Plzni, MD ELEKTRONIK spol. s r.o.

nebo FN Plzeň. Strojírenský průmysl je především reprezentován známou značkou jménem ŠKODA. Nejvýznamnější je dojíždka za prací a vzděláním do Plzně a Prahy. [42]



Obrázek 1 Geografická mapa Plzeňského kraje

(Zdroj: [89], upraveno)

Celý region patří k vyhledávaným lokalitám cestovního ruchu. Samotná Plzeň nabízí mnoho sportovních i kulturních příležitostí. Nejvíce navštěvovaný je areál plzeňského pivovaru, zoologická zahrada, historické podzemí nebo turistické rozhledny v blízkém okolí. Na severu Plzeňska jsou barokní skvosty v Manětíně, Plasích nebo Mariánské Týnici. Ke sportovním a turistickým aktivitám je využívána především oblast Šumavy a nově zpřístupněných Brd. Na území celého kraje se nachází velké množství hradů a zámků (např. hrady Švihov, Kašperk, Velhartice, Rabí a Radyně a zámky Nebílovy, Horšovský Týn a Kozel.). [42]

2.1.2 Významná sídla podél trati

Plzeň

V krajském městě žije 172 441 obyvatel a je tak čtvrtým největším městem České republiky. Statutární město se rozkládá na ploše 13 767 ha a dělí se do deseti městských obvodů. Plzeň leží na soutoku čtyř řek (Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava), ze kterých vzniká Berounka. Jedná se o významné průmyslové, obchodní, kulturní i správní centrum. K cenným stavebním památkám patří gotický chrám svatého Bartoloměje, renesanční radnice nebo židovská synagoga. Nejen po České republice je město známé především díky pivovarnictví a značce Plzeňský Prazdroj a strojírenství pod značkou Škoda. V současnosti má svůj význam i nově vzniklá průmyslová zóna na Borských polích. V roce 1991 byla založena Západočeská univerzita. Ve městě se koná velké množství kulturních akcí a festivalů (např. Plzeňský Majáles, Slavnosti Svobody nebo Skupova Plzeň). Díky úspěchům fotbalového a hokejového klubu se zařadila Plzeň mezi významná sportovní města. [42] [43]

Plzeň je také důležitou dopravní křižovatkou. Prochází tudy několik významných silnic I. třídy a kolem města vede po obchvatu dálnice D5. Také většina železničních tratí v kraji se stýká v železničním uzlu Plzeň. Městskou hromadnou dopravu zajišťují zejména tramvaje a trolejbusy a doplňkově autobusy. Nedaleko Plzně se v Líních nachází veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště.

Dobřany

Město leží jihozápadním směrem zhruba 10 kilometrů od Plzně a žije zde celkem 6 154 obyvatel. Západním směrem od města meandruje řeka Radbuza. Nejznámějšími památkami ve městě jsou kostel sv. Víta, kostel sv. Mikuláše a kamenný gotický most přes zmiňovanou řeku Radbuza. Součástí města je i rozlehlý areál psychiatrické léčebny z 19. století. Obyvatelům se nabízí mnoho příležitostí k volnočasovým aktivitám. Ve městě je nově zrekonstruované fotbalové hřiště, hokejbalový areál a společenské centrum Káčko. V létě je možné využívat přírodní koupaliště Biotop Kotýnka. Občanskou vybavenost doplňuje lékařské zařízení a základní škola. V západní části města je umístěn průmyslový areál. [42] [45]

Chlumčany

Obec se nachází přibližně 13 km jihozápadně od Plzně. Z hlediska počtu obyvatel (2 382 obyvatel) není obec ani typickým městem, ani vesnicí. V období středověku byly

Chlumčany ryze zemědělským centrem. Během 19. století byla poblíž obce objevena ložiska kaolínu a od té doby se datuje dnešní podoba Chlumčan. Obec je známá především díky rozlehlému průmyslovému areálu jihozápadně od města. Vyrábí se zde podlahové keramické dlaždice a pórobetonové tvárnice YTONG. V obci se nachází zdravotní středisko a základní škola. [42] [46]

Přeštice

Město Přeštice leží přibližně v polovině cesty mezi Plzní a Klatovy. Jedná se o největší město jižního Plzeňska a žije zde 7 114 obyvatel. Dominantou celé krajiny je řeka Úhlava a barokní kostel Nanebevzetí Panny Marie, vedle kterého se nachází muzeum Dům historie Přešticka. Městem prochází významná silnice I. třídy I/27, která uliční síť a veřejný prostor zatěžuje hlukem a exhalacemi. Přeštice jsou plně občansky vybaveny. Je zde rozsáhlá síť obchodů a nákupních center a hned několik čerpacích stanic. Společenskému vyžití slouží zejména kulturní a komunitní centrum. Své ordinace mají v obci praktičtí i odborní lékaři. Školství je zastoupeno v podobě mateřských škol, základní školy a základní umělecká škola. Mezi nejvýznamnější rodáky patří architekt Josef Hlávka a hudební skladatel Jakub Jan Ryba. Také zde bylo vyšlechtěno známé plemeno přeštické černostrakaté prase. [42] [47]

Švihov

Město Švihov se nachází v údolí řeky Úhlavy přibližně 30 km od Plzně a 10 km od Klatov. Žije zde 1 678 obyvatel a město je vyhledávaným turistickým cílem. Nachází se zde gotický vodní hrad, který je oblíbeným místem natáčení mnoha filmařů. V roce 2002 postihly město katastrofální povodně a způsobily velké materiální škody. Při následné stavbě protipovodňových opatření proměnily i okolí hradu. V 80. letech byl postaven obchvat silnice I/27, takže centrum obce má poklidný charakter. Ve městě je v provozu velká mateřská a základní škola, která je spádová i pro okolní obce. Nachází se zde obchody a také několik lékařských ordinací. [42] [48]

Klatovy

Město Klatovy leží 40 km jižním směrem od Plzně a jedná se o přirozené centrum celého západního Pošumaví. Na ploše 80,67 km² zde žije celkem 22 223 obyvatel a Klatovy jsou tak druhým největším městem Plzeňského kraje. Dominantou je 81 metrů vysoká Černá věž z 16. století. Mezi další turisticky vyhledávané cíle patří zejména katakomby a barokní lékárna U Bílého jednorožce. Klatovy jsou nazývány městem karafiátů, protože

ty se zde pěstují již od 19. století. Ve městě je kompletní občanská vybavenost. Nachází se zde velké množství rozličných obchodů, velké nákupní centrum a několik supermarketů. Kulturní vyžití nabízí místní divadlo, kino nebo kulturní dům Družba. K pohybovým aktivitám slouží velké množství sportovních areálů, především zimní, fotbalový a atletický stadion, krytý bazén, koupaliště, lesopark Hůrka a množství cyklostezek. Ve městě byla postavena nová moderní nemocnice, která slouží obyvatelům ze širokého okolí. Město je také významnou dopravní křižovatkou. Ve městě se protínají silnice I. třídy z Železné Rudy do Plzně a z Domažlic do Horažďovic. Ve stejných směrech vedou také dvě železniční tratě. [42] [49]

2.1.3 Analýza mobility (přepavních vztahů) obyvatel

Dle SLDB 2011 v rámci celého kraje vyjíždí z obcí za prací necelých 69 tisíc obyvatel a dojíždí do obcí za prací necelých 62 tisíc obyvatel. Nejvíce lidí (přes 14 tisíc) vyjíždí za prací z okresu Plzeň-sever. To je způsobeno především nízkým zalidněním s nedostatkem pracovních příležitostí v místě bydliště. Za okresem Plzeň-sever následují okresy Plzeň-jih, Plzeň-město, Klatovy a Domažlice s hodnotami kolem 10 tisíc vyjíždějících. Suverénně nejvíce osob dojíždí za prací do okresu Plzeň-město, celkem přes 25 tisíc osob. Do ostatních okresů dojíždí za prací 4 až 7 tisíc osob. Všechny hodnoty jsou shrnuty v tabulce č. 1. Díky blízkosti německých hranic je v okresech Domažlice, Klatovy a Tachov poměrně významná vyjíždka za prací do zahraničí (mezi 6,5 % až 9,7 % vyjíždějících z okresu). Poměrně zajímavá je vyjíždka do zahraničí i z okresu Plzeň-město (5,6 %). Z ostatních okresů vyjíždí do zahraničí za prací pouze necelá 2 % osob. [50]

Relace s nejvyšší vyjíždkou a dojíždkou za prací:

- | | |
|-------------------------|----------------|
| • Plzeň – Praha | 1 311 osob/den |
| • Starý Plzenec – Plzeň | 894 osob/den |
| • Vejprnice – Plzeň | 796 osob/den |
| • Rokycany – Plzeň | 738 osob/den |
| • Třešňová – Plzeň | 734 osob/den |
| • Dobřany – Plzeň | 686 osob/den |
| • Přeštice – Plzeň | 612 osob/den |

Z předchozích řádků je patrné, že nejvíce lidí vyjíždí za prací do hlavního města Prahy. Dále následuje hlavně dojíždka do krajského města. Za zmínku stojí fakt, že relace Dobřany – Plzeň a Přeštice – Plzeň jsou 6. a 7. nejsilnější relací v rámci kraje a obě obce leží na řešené trati č. 183. [50]

Tabulka 1 Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání

	Vyjíždějící z obce	v tom (%)				Dojíždějící do obce	v tom (%)		
		do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje	do zahraničí		z jiné obce okresu	z jiného okresu kraje	z jiného kraje
Kraj celkem	68 935	44,1	40,2	11,2	4,6	61 829	49,1	44,8	6,1
v tom okresy:									
Domažlice	9 954	63,6	22,5	4,2	9,7	7 048	89,8	8,8	1,4
Klatovy	10 100	63,1	16,2	13,1	7,6	7 733	82,4	12,6	5,0
Plzeň-město	10 208	37,0	36,5	21,0	5,6	25 229	15,0	77,1	7,9
Plzeň-jih	10 802	30,6	61,8	6,1	1,5	6 082	54,3	42,8	3,0
Plzeň-sever	14 286	24,5	68,1	5,8	1,6	5 922	59,1	36,6	4,3
Rokycany	7 961	47,5	32,5	18,5	1,6	5 472	69,1	24,1	6,9
Tachov	5 624	59,0	19,5	15,0	6,5	4 343	76,4	12,9	10,7

(Zdroj: [50])

Dojíždka a vyjíždka do škol se pohybuje kolem 24 tisíc osob denně. Nejvíce osob (v obou případech přes 4 tisíce) vyjíždí do škol z okresů Plzeň-sever a Klatovy. V dojíždce do škol výrazně dominuje okres Plzeň-město, kam dojíždí 3/5 vyjíždějících. Souvisí to s tím, že v okresech Plzeň-sever a Plzeň-jih se nachází minimum středních škol a studenti musí dojíždět zejména do krajského města. [50]

2.2 Integrovaný dopravní systém

Veřejnou dopravu má v Plzeňském kraji na starost organizace Poved s.r.o. Ta objednává linkovou autobusovou dopravu a vlaky regionální dopravy. Na krajském území jsou v provozu i komerční linky na vlastní riziko. Jedna z nich jezdí mezi Plzní, Klatovy a Nýrskem. Integrovaný dopravní systém „Integrovaná doprava Plzeňska“ (IDP) dlouhá léta fungoval pouze v Plzni a jejím blízkém okolí. Teprve až v roce 2018 byl IDS rozšířen na území celého kraje. Tarif je zónový a v kraji se nachází celkem 70 tarifních zón. V rámci IDP se využívá čipová karta s názvem „Plzeňská karta“. V Plzni je zóna 001 a ostatní zóny se označují čísla od 021 do 143. Bohužel zatím stále neexistují jednotlivé integrované přestupní jízdenky, a tak cestující veřejnost může využívat pouze časové předplatné na 1 až 365 dnů. Ke zvýšení zájmu o cestování veřejnou dopravou vznikla papírová krajská síťová jízdenka „Turista Plzeňskem“ v několika variantách. Jízdenka je určena pro jednotlivce i skupiny (2 dospělí a až 3 děti do 15 let) a je možné pořídit varianty s/bez MHD Plzeň. [51]

3 Všeobecný popis tratě

3.1 Historie železniční tratě č. 183

První plány na přivedení železnice na západ Čech se datují již do 20. let 19. století. Tehdy se hrabě Šternberk, hrabě z Vrbna a kníže Fürstenberk rozhodli pro výstavbu koněspřežné železnice z Prahy do Plzně. Trasa měla vést přes Kladensko a Křivoklátsko, kde se těžilo dřevo a nacházely uhelné pánve. Dále měla trať pokračovat údolím Mže až do Plzně přes Radnicko, kde se nacházela ložiska černého uhlí. Žádost o stavbu byla podána v roce 1826, následující rok pánové obdrželi povolení a pustili se do práce. V roce 1830 byl zprovozněn první úsek z Prahy do Stochova. Dál směrem na Plzeň stavba z finančních důvodů nepokračovala. [1]

Roku 1856 byla uzavřena smlouva o výstavbě trati z Prahy přes Plzeň do Bavorska. Zde se trať měla připojit na dráhu Norimberk – Řezno. Stavby se nakonec ujmulí bratři Kleinové a společnost používala název „Česká západní dráha“ (zkráceně BWB). Jako první byl do provozu uveden úsek z německého Furth im Waldu do Plzně. Stalo se tak v říjnu roku 1861. V dalším roce se pokračovalo dál ve směru do Berouna a dále do Prahy, kde trať deset let končila jen na Smíchově. Trať byla dána do provozu v polovině roku 1862 a cesta z Plzně do Prahy trvala tři a půl hodiny. Ve stejném roce se železnice přesunula v Plzni na nové nádraží na Pražském předměstí. To bylo na přelomu 60. a 70. let 19. století dále rozšířeno, protože se připojila „Dráha císaře Františka Josefa“ vedoucí z Chebu přes Plzeň do Českých Budějovic. [1]

Koncem 60. let jsou registrovány snahy o dovoz uhelných produktů ze severočeského uhelného revíru směrem do Plzně a také dále směrem do Bavorska. Zájemců o trať bylo několik, koncesní práva nakonec získala společnost „C. k. privilegovaná dráha plzeňsko-březenská“ (zkratka EPPK). První úsek měl vést z Plzně do Března u Chomutova s navazujícími odbočkami do Mostu a Duchcova. Stavba započala během června roku 1871 a stavitelem byla Lannova stavební firma. Následující jaro však přišla velká voda a trať byla u Mladotic zlikvidována. Další úseky voda poškodila také. Společnost musela zažádat o změnu trasy, protože původní trať vedla územím s nestabilním geologickým podložím. Celkové napáchané škody činily necelé 3 miliony zlatých, a tak se firma musela pro další výstavbu zadlužit. Roku 1873 vypukla hospodářská krize a Plzeňsko-březenská dráha se dostala do tíživé finanční situace. Monarchie i za této situace požadovala, aby společnost EPPK vybudovala i pokračující jihozápadní úsek z Plzně k hranicím v Železné Rudě. Zajímavostí je, že si společnost v Plzni zřídila vlastní soukromou výpravní

budovu a nevyužívala tak společné nádraží České západní dráhy a Dráhy císaře Františka Josefa. [1]

Se stavbou jižního úseku musela dvakrát výrazně finančně vypomoci vláda. To se nelíbilo parlamentu, protože se státní peníze využívaly na stavbu soukromé dráhy. Přes veškeré problémy se podařilo dne 20. 9. 1876 zprovoznit zhruba 63 km dlouhý úsek z Plzně až do Nýrska. Výstavba posledního úseku na hranice si vyžádala více času a také financí, jelikož vede horským terénem do nadmořské výšky přes 800 m n. m. Bylo nutné vybudovat větší množství umělých staveb včetně tří tunelů. Tunel Milenecký a Železnorudský mají délku 162 m, resp. 198 m. Nejznámějším tunelem je však Špičácký, který vede hluboko pod zemí pod stejnojmenným vrcholem. Se svojí délkou 1 747 m byl po mnoho desetiletí nejdelším tunelem v Čechách vůbec. Průběh výstavby tunelu je zachycen na obrázku č. 2. [1]



Obrázek 2 Průběh výstavby Špičáckého tunelu

(Zdroj: [90])

Stavba horského úseku si vyžádala mnoho úsilí a bohužel také obětí. Stavba Špičáckého tunelu probíhala z obou budoucích portálů najednou a také ze dvou více jak 100 m hlubokých šachet v ose budoucího tunelu. K výstavbě se používala tehdy dostupná technika, ale i tak byl vysoký podíl ruční práce. Na stavbě se podíleli dělníci z různých koutů monarchie (např. z Bosny, Dalmácie, Chorvatska a Tyrolska). Několik desítek z nich během stavby zahynulo. Kaple, ve které se odehrávaly pohřební obřady

dělníků, stojí u silnice pod zastávkou Železná Ruda město. Následně byli dělníci pohřbeni na nedalekém hřbitově tzv. barabů. [52]

Druhou největší dominantou na trati je nádraží v Alžbětíně, které je zachyceno na obrázku č. 3. To se polovinou nachází na bavorském a polovinou na českém území. Jedná se o rozsáhlou dvoupatrovou budovu obdélníkového tvaru. V počátcích se zde nacházely bavorská i rakouská hospoda, celnice, hotel a prostory obou železničních správ. Poslední úsek Plzeňsko-březenské dráhy byl zprovozněn 10. října roku 1877. O deset dní později bavorský král a rakouský císař zahájili provoz na pohraničním nádraží. Po 7 letech, v roce 1884, byla celá dráha zestátněna. [1] [52]



Obrázek 3 Hraniční nádraží v Alžbětíně

(Zdroj: [52])

V říjnu roku 1888 se v Klatovech připojily také lokální tratě od Domažlic a Horažďovic. Tyto tratě spadaly do souboru tzv. „Českomoravské transversální dráhy“. Jednalo se o dráhy lokálního charakteru, které spojovaly města Domažlice, Strakonice, Tábor, Jihlava, Brno a Trenčianská Teplá. Na těchto tratích se vyskytuje specifická architektura výpravních budov, které mají fasádu červené barvy. [1]

V roce 1918, po vzniku první republiky, se změnil vlastník trati. Nově jím byla společnost Československé státní dráhy, která zde také provozovala dopravu. Další provozní komplikace nastaly po vzniku protektorátu v roce 1938. Přeš trať procházela mezi Valchou a Chlumčany státní hranice. Za Janovicemi nad Úhlavou směrem do Nýrska již také začínala Německá říše. Provoz na trati byl až do konce druhé světové války zkomplikován. Na konci války navíc na trať probíhaly letecké nálety tzv. hloubkařů. Jejich cílem byly především kotle parních lokomotiv, které tím byly na delší dobu vyřazeny z provozu. [3] [53]

Největší katastrofa nastala v dubnu 1945. Dne 20. dubna se ve vysílání české verze BBC objevilo varování, že bude během dne bombardováno klatovské nádraží. Kolem poledne svrhly letouny kouřové bomby pro vyznačení cíle. Výpravní budova a kolejiště následně dostaly několik přímých zásahů a z prostoru nádraží zbyly jen haldy suti a železa. Stav po náletu je vidět na obrázku č. 4. K tak masivnímu náletu došlo především proto, že se v železniční stanici nacházel německý vlak s 29 vagóny munice a pohonných hmot. Deska se jmény zahynulých železničářů je umístěna v hale nové výpravní budovy, která byla postavena až v roce 1960 dle návrhu architekta Dandy. [3] [53]



Obrázek 4 Zničená železniční stanice Klatovy po náletu

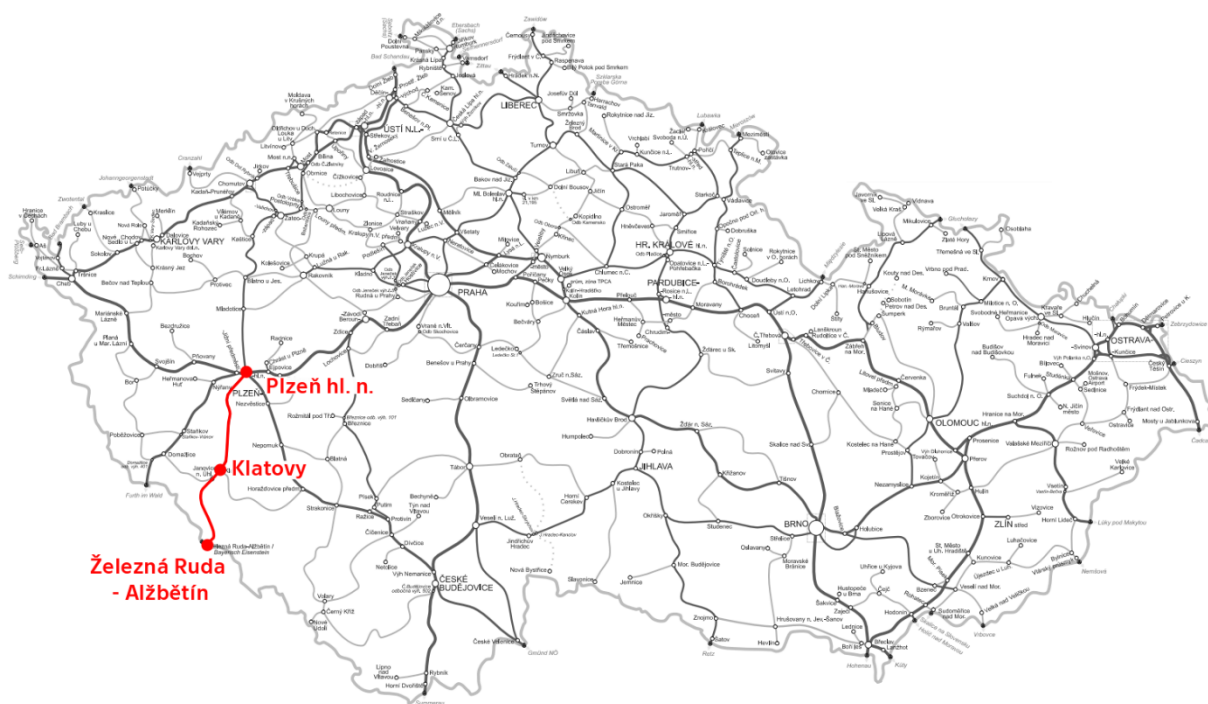
(Zdroj: [91])

Po roce 1948 začala vznikat na Šumavě železná opona, která se v roce 1953 stala zcela neprostupnou. Železniční doprava do Alžbětína a Bavorska byla přerušena a vlaky musely končit již ve stanici Železná Ruda město. Koleje v Alžbětíně byly vytrhány a výpravní budovu obývali příslušníci pohraniční stráže. K obnovení provozu na hranice a dále do Německa došlo až po sametové revoluci v červnu 1991. [52]

Další změny nastaly se vznikem České republiky. Novým vlastníkem a provozovatelem se staly České dráhy, s.o. Po 10 letech (dne 1. 1. 2003) přešly tyto činnosti na nového správce, kterým se stala SŽDC, s.o. a České dráhy jsou na trati od té doby již jen dopravcem. Dne 21. 9. 1996 byla dokončena elektrizace úseku Plzeň – Klatovy střídavou trakcí. Od roku 2009 je stejný úsek dálkově řízen z žst. Klatovy a od roku 2015 je trať z Klatov do Železné Rudy ovládána dálkově z žst. Železná Ruda-Alžbětín. [2] [52]

3.2 Základní identifikační údaje

Železniční trať Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín nese dle KJŘ označení 183. Dle NJŘ má trať čísla 711A a 711B a dle Prohlášení o dráze má trať čísla 204 00 a 205 00. Na obrázku č. 5 je zachycena poloha tratě v rámci železniční sítě celé České republiky. Provozovatelem a vlastníkem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Celková délka tratě je 97 km. Dovolená traťová třída zatížení je v úseku Plzeň hl. n. až Plzeň Valcha D3 (22,5 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). Ve zbytku tratě je dovolené zatížení C3 (20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). Jako traťové zabezpečovací zařízení je v celé délce použito automatické hradlo bez/s návěstním bodem. Celý úsek není vybaven vlakovým zabezpečovačem a je kontinuálně pokryt traťovým rádiovým spojením TRS. Trať spadá pod Stavební správu západ a Oblastní ředitelství Plzeň, provozní obvod Plzeň hl. n. [54]



Obrázek 5 Vyznačení žel. tratě č. 183 v rámci České republiky

(Zdroj mapového podkladu: [93], upraveno)

Celou trať je možné rozdělit na dva úseky s výrazně odlišnými parametry i provozem.

A) Plzeň hl. n. - Klatovy

V úseku Plzeň hl. n. až Klatovy se jedná o celostátní trať o rozchodu 1 435 mm nezařazenou do sítě TEN-T. V celém tomto úseku je trať jednokolejná a je napájena střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Trať je dálkově řízena výpravčím z železniční stanice Klatovy. Pro zvýšení propustnosti jsou na trati 2 automatická hradla (Točnick a Borovy), která umožňují vytvoření více traťových oddílů. Trať prochází pahorkatou krajinou a překonávaný výškový rozdíl během jízdy je přibližně 85 m. Na trati se nachází 7 železničních stanic, 9 zastávek a 1 nákladiště. Všechny důležité údaje jsou shrnuty v následující tabulce č. 2. [54]

Železniční stanice:

Plzeň hl. n., Plzeň-Valcha, Dobřany, Chlumčany u Dobřan, Přeštice, Švihov u Klatov a Klatovy

Zastávky:

Plzeň zastávka, Plzeň-Doudlevec, Dobřany zastávka, Přeštice-Zastávka, Lužany, Borovy, Červené Poříčí, Dehtín a Točnick

Nákladiště:

Točnick

Tabulka 2 Parametry prvního úseku tratě 183

Číslo tratě dle TTP:	205
Číslo tratě dle NJŘ:	711A
Číslo tratě dle KJŘ:	183
Název začátku tratě:	Plzeň hlavní nádraží
Název konce tratě:	Klatovy
Km poloha začátku tratě:	97,060
Km poloha začátku tratě:	48,334
Stavební délka tratě:	49,106 km
Maximální traťová rychlost:	90 km/h
Normativ délky os. vlaku:	170 m*
Normativ délky nákl. vlaku:	590 m*
Největší povolená délka nákl. vlaku:	632 m*
Maximální sklon tratě:	16,4 ‰
Dovolené traťové třídy zatížení:	D3/C3

*včetně hnacího vozidla

(Zdroj dat: [12] [54])

B) Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

Úsek Klatovy až Železná Ruda-Alžbětín je zařazen do kategorie dráha regionální. Jedná se o neelektrizovanou jednokolejnou trať s normálním rozchodem. Úsek je dálkově řízen výpravčím ze stanice Železná Ruda-Alžbětín. V úseku z Klatov do Janovic nad Úhlavou probíhá souběh tratí č. 183 a 185. Z důvodu zvýšení propustnosti v tomto mezistaničním úseku je u zastávky Bezděkov u Klatov umístěno automatické hradlo pro zvýšení počtu traťových oddílů. Na trati se nachází celkem 7 železničních stanic a 6 zastávek. V úseku z Klatov do Nýrska prochází trať mírně zvlněným terénem a stoupá o přibližně 65 m do nadmořské výšky 465 m n. m. Zbytek tratě má horský charakter, neboť vlaky musejí překonávat velké převýšení v řádu stovek metrů na délce přibližně 30 km. Nejvýše položeným bodem je železniční stanice Špičák, kde se trať dostává do nadmořské výšky 840 m n. m. Poté trať opět klesá do koncového bodu, kterým je pohraniční přechodová železniční stanice Železná Ruda-Alžbětín. Kvůli překonání velkého výškového rozdílu se na trati nachází velké množství umělých staveb v podobě tunelů a mostů. Celkem jsou na trati 3 tunely, přičemž tím nejdelším je Špičácký s délkou 1 747 m. Ten byl po mnoho desítek let nejdelším českým železničním tunelem, než ho překonal Březenský tunel a následně Ejpovické tunely. Výškový průběh celého traťového úseku je zachycen na obrázku č. 6 a v tabulce č. 3 jsou shrnuty důležité parametry úseku z Klatov do Železné Rudy. [54] [55] [56]

Železniční stanice:

Klatovy, Janovice nad Úhlavou, Nýrsko, Zelená Lhota, Hamry-Hojsova Stráž, Špičák a Železná Ruda-Alžbětín

Zastávky:

Bezděkov u Klatov, Petrovice nad Úhlavou, Dešenice, Hojsova Stráž-Brčálník, Železná Ruda město a Železná Ruda centrum

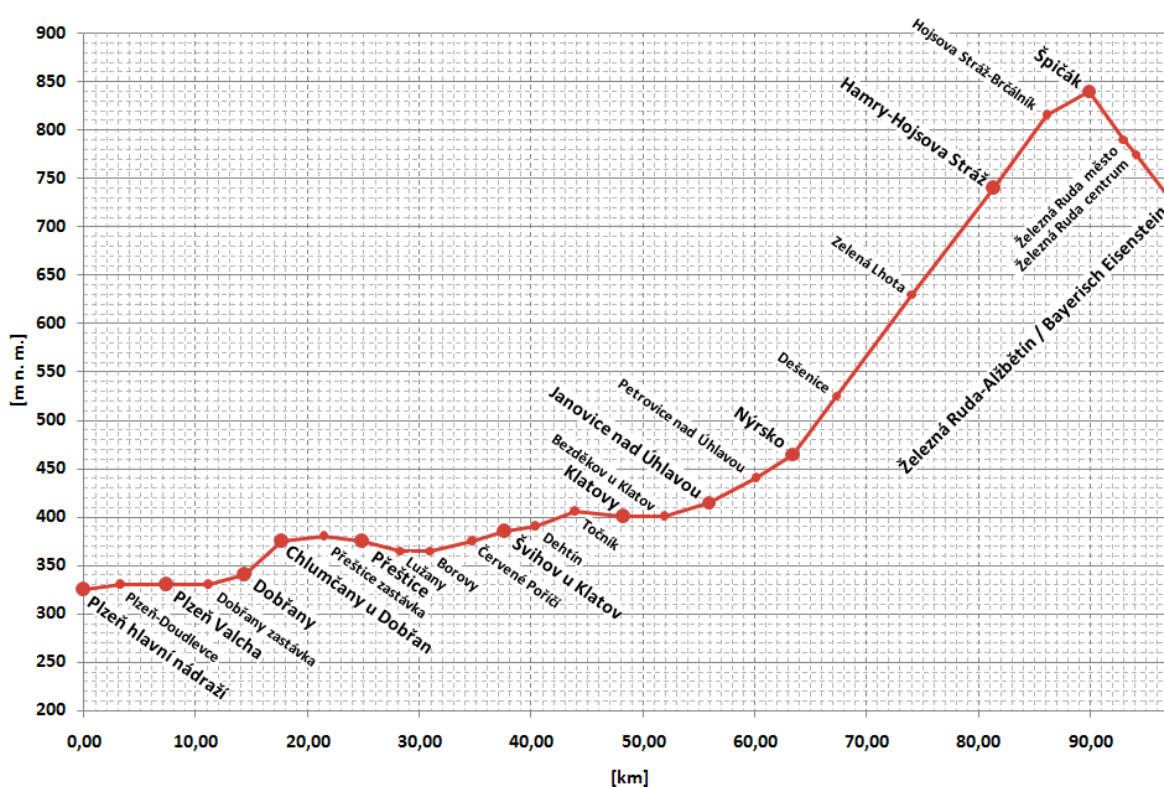
Tabulka 3 Parametry druhého úseku tratě 183

Číslo tratě dle TTP:	204
Číslo tratě dle NJŘ:	711B
Číslo tratě dle KJŘ:	183
Název začátku tratě:	Klatovy
Název konce tratě:	Železná Ruda-Alžbětín
Km poloha začátku tratě:	48,334
Km poloha začátku tratě:	0,000

Stavební délka tratě:	48,335 km
Maximální traťová rychlost:	90 km/h
Normativ délky os. vlaku:	170 m*
Normativ délky nákl. vlaku:	237 m*
Největší povolená délka nákl. vlaku:	237 m*
Maximální sklon tratě:	20,9 ‰
Dovolené traťové třídy zatížení:	C3

*včetně hnacího vozidla

(Zdroj dat: [12] [54])



Obrázek 6 Výškový průběh tratě 183

(Zdroj: [93], upraveno)

V současné době má úsek z Klatov do Železné Rudy charakter převážně turistické tratě. Železná Ruda a její okolí patří mezi vyhledávaná střediska zimních sportů, protože se tu nachází několik areálů se sjezdovkami a v okolí je vyznačeno velké množství tras pro běžkaře. Rovněž v letních měsících nabízí oblast Šumavy sportovní vyžití při turistických výletech a čím dál tím více oblast navštěvují také cyklisté. Lokalitu vyhledávají také lidé ke sběru hub a lesních plodů.

V roce 2019 se zde nejčastěji vyskytují v provozu osobní vlaky. Ty jezdí po celý den ve dvouhodinovém taktu a v Klatovech jsou návaznosti z/na rychlíky do Plzně a Prahy (přestupní doba obvykle 8 až 10 minut). Na osobní vlaky je nejčastěji

nasazena motorová jednotka řady 814, motorový vůz řady 810 nebo motorový vůz řady 842 s přípojným vozem Bdtn. Celkem 8 spojů denně je vedeno soupravami pro vlaky R taženými motorovou lokomotivou řady 754. Trasa rychlíků linky R16 je prodloužena z Klatov až do Železné Rudy. Objednatelem vlaků v tomto úseku je Plzeňský kraj a vlaky zastavují v naprosté většině stanic a zastávek, tak jako osobní vlaky. V zimní sezóně (prosinec až březen) a letní sezóně (červen až září) jezdí navíc ještě několik spojů osobních vlaků v trase Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín. Cílem těchto vlaků je pokrýt zvýšenou poptávku po přepravě v tomto období a nabídnout cestujícím více přímých spojení. Na tyto osobní vlaky jsou nasazeny motorové lokomotivy řady 754 a vozy klasické stavby řad B, Bdt a BDs. Dopravcem všech vlaků osobní dopravy je společnost České dráhy, a.s. Na obrázku č. 7 je zachycena souprava vlaku R776 v cílové železniční stanici. [13]

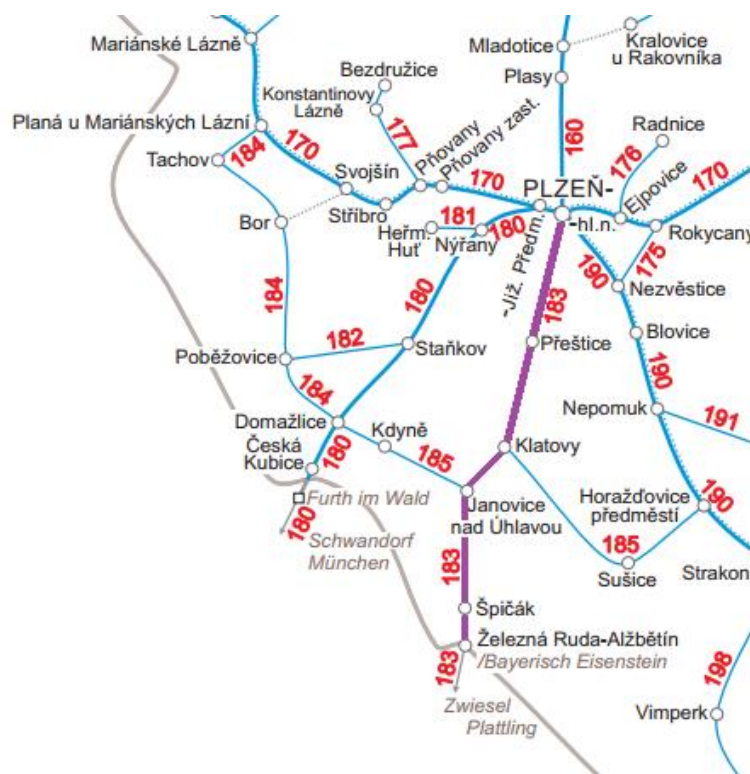


Obrázek 7 Vlak R776 po příjezdu do cílové žst. Železná Ruda-Alžbětín

(Autor: Tereza Růžičková, 16. 12. 2017)

3.3 Přehled navazujících tratí

Na trať č. 183 navazují nejen v koncových bodech další tratě. Na obrázku č. 8 je zvýrazněna popisovaná trať a její vazby na okolní tratě. Dále následuje jejich seznam včetně krátkého popisu.



Obrázek 8 Trať 183 a její vztahy na okolní tratě

(Zdroj: [94], upraveno)

Plzeň hl. n.:

❖ Trať č. 160: Plzeň – Žatec

Jedná se o celostátní dráhu nezařazenou do sítě TEN-T. Její délka je přibližně 106 km a v celé délce je jednokolejná. Trať byla vystavěna se záměrem propojit průmyslové oblasti v severních Čechách s Bavorskem přes Plzeň a Šumavu. Maximální traťová rychlost dosahuje 70 km/h a trať není elektrizována. Celý úsek je dálkově řízen výpravčím z železniční stanice Blatno u Jesenice. Trať prochází pahorkatinou a územím, které je kromě oblasti za Plzní poměrně řídko osídleno. Maximální sklon má hodnotu 19,5 % a traťová třída zatížení je C3. Jako TZZ je použito automatické hradlo bez/s návěstním bodem. [54]

Na trať 160 navazuje postupně několik tratí ve směrech Rakovník, Bečov nad Teplou, Kadaň a Žatec-Velichov. V železniční stanici Žatec navazují další tratě ve směrech Březno u Chomutova, Lužná u Rakovníka a Obrnice. [54]

Po trati jezdí osobní vlaky v úseku Plzeň hl. n. až Plasy/Žihle. O víkendu jezdí ve dvouhodinovém intervalu a v pracovní dny je provoz zahuštěn na přibližně hodinový takt. Dopravcem osobních vlaků jsou České dráhy, a.s. V úseku Žihle až Žatec nejsou

objednávány Ústeckým krajem žádné osobní vlaky. Dále jsou na trati provozovány také rychlíky v objednávce MD ČR. Ty jezdí celotýdenně převážně ve dvouhodinovém taktu z Plzně do Mostu. Dopravcem je od prosince 2016 společnost GW Train Regio a.s., která využívá modernizované motorové jednotky řady 628. Trať je využívána též nákladními vlaky. [14]

❖ **Trať č. 170: (Praha –) Beroun – Plzeň – Cheb**

Tato trať patří do kategorie celostátní dráha zařazená do systému TEN-T. Jedná se o západní větev III. koridoru a celá trať patří do Rýnsko-dunajského koridoru pro nákladní dopravu (RFC9). Úsek z Prahy hl. n. do Berouna měří 43 km, dále pak trať z Berouna do Plzně hl. n. má délku 64 km. Úsek z Plzně do Chebu má délku přibližně 106 km. Maximální traťová rychlost dosahuje hodnot 150 až 160 km/h. Za Berounem se nachází místo styku trakčních soustav a celá západní část je napájena střídavým napětím o hodnotě 25 kV / 50 Hz. Kromě úseku z Pňovan do Lipové u Chebu je trať dvoukolejná s normálním rozchodem 1 435 mm. Do CDP Praha je zapojen úsek Beroun až Rokycany a zbytek trati až do Chebu se ovládá z Plzně. Dovolená traťová třída zatížení je v celé délce D4 (pouze úsek Plzeň hl. n. až Plzeň-Jižní předměstí umožňuje zatížení D3). Jako TZZ se používá tříznakový automatický obousměrný blok (pouze úsek z Plzeň hl. n. do Plzeň-Jižní předměstí je zabezpečen automatickým hradlem). Z Berouna až do Chebu je možné využít vlakový zabezpečovač LS a po roce 2020 se předpokládá zahájení provozu ETCS (level 2) z Plzně do Chebu. Trať je také postupně vybavována traťovým rádiovým systémem GSM-R. V minulých letech prošla převážná většina trati (Beroun až Cheb) výraznou modernizací. Již zbývá pouze dokončit rekonstrukci žst. v Chebu a Berouně a modernizovat traťový úsek ze Zdic do Berouna. Proběhlé investiční akce se již začínají projevovat na úspoře jízdních dob. Úsek z Berouna do Prahy je v současné době přetížen a vykazuje velkou míru nestability. To se pak projevuje v navazujícím úseku do Plzně a způsobuje přenos zpoždění na další vlaky. O uspokojivém řešení tohoto omezujícího úseku stále není rozhodnuto. [54]

Na trať č. 170 navazují v Berouně tratě do Prahy-Smíchov (přes Rudnou) a do Rakovníka. Ve Zdicích odbočuje trať do Protivína a v Rokycanech trať do Nezvěstic. Nově také ve stanici Ejpovice začíná regionální trať do Radnic. Za Plzní navazuje v Pňovanech trať do Bezdruzic, ve Svojsíně trať do Boru a v Plané u Mariánských Lázní trať do Domažlic. Z Mariánských Lázní je možné využít trať do krajského města Karlovy Vary.

V železniční stanici Cheb navazují traťové úseky ve směrech Chomutov, Bad Brambach (přes Františkovy Lázně) a Schirnding. [54]

Dálková doprava (objednávána Ministerstvem dopravy) je na trati zastoupena hned dvěma segmenty. Prvním z nich je expresní vrstva spojů z Prahy do Plzně a dále do Chebu nebo Mnichova. Expresy s označením „Západní expres“ jezdí každou hodinu v úseku Praha – Plzeň a za Plzní se rozdělují a jezdí do Chebu nebo Německa ve dvouhodinovém taktu. Pomalejším segmentem jsou rychlíky jezdící v trase z Prahy do Plzně převážně každou hodinu v prokladu 30 min s expresní vrstvou. Každý druhý spoj je prodloužen až do cílové stanice Klatovy/Železná Ruda-Alžbětín. Na obrázku č. 9 je zachycena dvousystémová elektrická lokomotiva řady 362 se soupravou vozů tzv. Západního expresu. [15]



Obrázek 9 Západní expres Ex352 nedaleko zastávky Klabava

(Autor: Honza Štrbík, 6. 8. 2018)

Osobní vlaky jsou vedeny v trase Beroun – Plzeň klasickými soupravami s lokomotivou a řídicím vozem. Nabídka je dále doplněna o spěšné a osobní vlaky v úseku z Rokycan do Plzně. Mezi Berounem a Zdicemi jezdí i vlaky, které dále využívají trať do Protivína. V západní části tratě č. 170 jsou Západní expresy proloženy segmentem spěšných vlaků z Plzně do Svojšína/Mariánských Lázní. Trať také využívají osobní vlaky z Plzně do Pňovan, které dále přecházejí na regionální trať do Bezdužic, a také osobní vlaky tzv. „Plzeňské linky“ jezdící v trase Kozolupy – Blovice. V úseku z Mariánských Lázní do Chebu objednává Karlovarský kraj osobní vlaky pro obsluhu svého území.

Celá trať je také hojně využívána mnoha nákladními dopravci jak ve vnitrostátní, tak mezistátní přepravě zboží do/z Německa. [15]

V dalších letech by se na trati měly objevit nově spěšné vlaky z Karlových Varů přes Cheb do Plzně. Jedná se o společný projekt obou krajů a na spoje by měly být nasazeny nové elektrické jednotky „RegioPanter“. [57]

❖ **Trať č. 180: Plzeň – Domažlice – Furth im Wald**

Jde o celostátní dráhu zařazenou do TEN-T a vede tudy odbočná větev evropského nákladního koridoru RFC9. Traťový úsek dle TTP začíná až v Plzni-Jižním předměstí, přičemž pak dále do žst. Plzeň hl. n. je traťový úsek čtyřkolejný (z důvodu souběhu s tratí č. 170). V celé své délce 70 km (až na státní hranici) se jedná o normálně rozchodnou jednokolejnou trať s traťovou třídou zatížení C3. Maximální traťová rychlost dosahuje výše 100 km/h a jako TZZ se používá několik druhů zabezpečení (automatický blok obousměrný, automatické hradlo, reléový a hradlový poloautoblok). V úseku z Plzně do Stodu je trať vybavena vlakovým zabezpečovačem LS a celá trať je pokryta TRS. Trať prochází zvlněným terénem a území z Plzně až do Domažlice je poměrně hustě osídleno. V současné době trať již nejen kapacitně nevyhovuje potřebám osobní ani nákladní dopravy a připravuje se modernizace, kdy trať bude minimálně částečně zdvoukolejněna, elektrizována a rychlost se zvýší až na 200 km/h. [54]

Na trať č. 180 navazuje v Nýřanech regionální trať do Heřmanovy Huti, která by se v budoucnu měla také elektrizovat a mělo by dojít k zavedení přímých spojů do Plzně bez přestupu. Dále ve Staňkově navazuje regionální trať do Poběžovic, kde jezdí pouze vlaky osobní dopravy se samoobslužným systémem odbavení. Do uzlové stanice Domažlice jsou zaústěny také tratě regionálního významu z Plané u Mariánských Lázní a z Janovic nad Úhlavou. V úseku z Domažlic až k obci Pila využívají tratě č. 180 a 184 společně jednu traťovou kolej. Trať č. 180 dále pokračuje před pohraniční přechodovou stanicí Česká Kubice do německého Furth im Waldu. Odtud trať dále vede do vnitrozemí do Schwandorfu. [54]

Od GVD 2017/2018 začaly po trati jezdit expresy do Mnichova ve dvouhodinovém taktu (dříve po 4 hodinách). Jejich křižování probíhá v žst. Domažlice a Plzeň hl. n. Jedná se o společný projekt bavorské a české strany, na které se podílí dopravci České dráhy, a.s. a Die Länderbahn GmbH. Linka se potýká s četnými zpožděními a také s nedodržením řazení vozového parku zejména ze strany německého dopravce. Osobní vlaky objednává Plzeňský kraj v trase Plzeň – Domažlice. Spoje jezdí obvykle

po dvou hodinách a ve špičkách pracovních dní je provoz zahuštěn na hodinový interval. Díky nasazení motorových jednotek „RegioShark“ bylo možné osobní vlaky prodloužit až do zastávky Domažlice město, jež se nachází blíže centru „chodské metropole“. Dále se na trati vyskytuje v pracovní dny několik spojů v trase Plzeň – Nýřany/Stod, které rozšiřují nabídku spojení. Do Domažlic zajíždí každý den také 2 páry spojů osobních vlaků z německého Schwandorfu. [16]

❖ **Trat' č. 190: Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice**

Tato celostátní dráha, zařazená do sítě TEN-T, dosahuje délky 137 km a jedná se o normálně rozchodnou jednokolejnou trať. V úsecích Plzeň hl. n. – Plzeň-Koterov, Nepomuk – Horažďovice předměstí, Číčenice – Zliv a Nemanice – České Budějovice jsou položeny 2 traťové koleje. Trať není dálkově ovládána a jako TZZ je použito nejčastěji automatické hradlo, dále pak automatický blok a reléový poloautoblok bez/s kontrolou volnosti tratě. Traťová třída zatížení je na většině tratě D3 (Nemanice až ČB je D4). Úsek není vybaven vlakovým zabezpečovačem (Nemanice až ČB použito LS) a jako rádiové spojení slouží TRS. Maximální rychlost dosahuje 100 km/h (pouze u Českých Budějovic je umožněno až 120 km/h). Z Plzně do Strakonice trať prochází pahorkatinou s převýšením přibližně 200 výškových metrů. Dále trať pokračuje až do Českých Budějovic rovinatou krajinou plnou rybníků s minimálním převýšením. [54]

Na trať č. 190 navazuje v Nezvěsticích trať do Rokycan, v Nepomuku trať do Blatné a z Horažďovic předměstí vede trať přes Sušici do Klatov/Domažlic. V uzlové železniční stanici Strakonice navazují tratě do Volar a Březnice. Dále je možné využít traťovou spojku z Ražic do Putimi a v Protivíně navazuje celostátní trať do Zdic. Železniční stanice Číčenice je také uzlovou a vedou odtud tratě do Týna nad Vltavou a do Volar. Z Dívčic vede regionální trať do Netolic, kam zajíždí pouze nákladní vlaky, stejně jako do Týna nad Vltavou. V Nemanicích se trať 190 spojuje s tratí 220 od Prahy. Z Českých Budějovic je možné dále pokračovat ve směrech Volary, Summerau (přes Horní Dvořiště) a Gmünd (přes České Velenice). [54]

Dálková doprava je na trati zastoupena v podobě rychlíků, které jezdí z Plzně do Českých Budějovic a některé dále pokračují ve směru do Brna přes Jihlavu. Rychlíky jezdí po celý den ve dvouhodinovém intervalu. Osobní vlaky jsou trasovány z Plzně do Horažďovic předměstí. Od prosince 2018 jsou na tyto vlaky nasazeny moderní elektrické jednotky „RegioPanter“ a díky tomu bylo možné prodloužit trasu až do žst. Plzeň-Jižní předměstí. Souprava v barvách Plzeňského kraje je zachycena na obrázku č. 10. Osobní vlaky jezdí

v celé trase každé 2 hodiny a na hodinový takt jsou zahuštěny v úseku z Plzně do Nepomuku. Na trať č. 190 zajíždí i spoje „Plzeňské linky“ z Kozolup do Blovic. Z Horažďovic do Strakonice se osobní vlaky vyskytují pouze sporadicky v podobě jednoho páru osobních a jednoho páru spěšných vlaků. Ze Strakonice do Českých Budějovic jezdí osobní vlaky a vyskytují se zde i rychlíky, které jedou přes Protivín, Písek a Beroun do Prahy. Trať je také hojně využívána nákladními dopravci, protože přímo a poměrně rychle spojuje jih a západ České republiky. [17]



Obrázek 10 Jednotka RegioPanter při prezentaci na plzeňském hlavním nádraží

(Autor: Adam Vanting, 28. 11. 2018)

Klatovy:

❖ Trať č. 185: Klatovy – Horažďovice předměstí

Jedná se o trať regionálního významu spojující města Horažďovice, Sušice a Klatovy. V celé své délce 58 km je jednokolejná o normálním rozchodu 1 435 mm. Maximální dovolená rychlost dosahuje 90 km/h a traťová třída zatížení je C3. Trať není dálkově řízena a jako TZZ se používá kombinace automatického hradla, reléového poloautobloku a telefonického dorozumívání. Trať je pokryta rádiovým spojením TRS. V předchozích letech probíhaly v některých úsecích úpravy TZZ a také výstavba světelných PZZ namísto mechanických. To umožnilo zatím alespoň drobné zkrácení jízdních dob. Z Klatov vede trať příměstskou oblastí do Běšin a dále pokračuje kopcovitým terénem východním směrem do Kolinice. Odtud trať kopíruje do Sušice řeku Ostružnou a dále vede podél řeky Otavy až do Horažďovic. Zakončena je v přípojně žst. Horažďovice předměstí. [54]

V celém úseku jsou objednávány osobní vlaky v taktu 2 hodiny (v sedle po 4 hodinách). Dále se také vyskytují vložené spoje v úseku Sušice – Horažďovice předměstí a Horažďovice – Horažďovice předměstí, které zajišťují přípoje od/na rychlíky z Plzně do Českých Budějovic a opačně. Z hlediska vozového parku jezdí na trati převážně motorové jednotky řady 814 a dále také motorové vozy řady 810 nebo 842. Dopravcem jsou České dráhy, a.s. Z Horažďovic jezdí do nákladíště v Malonicích 1 pár manipulačních vlaků. [18]

Janovice nad Úhlavou:

❖ Trať č. 185: Klatovy – Janovice nad Úhlavou – Domažlice

Druhá větev regionální tratě č. 185 je také v celé délce jednokolejná a v úseku z Klatov do Janovic nad Úhlavou využívá stejnou traťovou kolej společnou s tratí č. 183. Z tohoto důvodu byl 8 km dlouhý úsek pomocí automatického hradla s návěstním bodem rozdělen na dva traťové oddíly. Trať měří z Klatov do Domažlic celkem 40 km a maximální rychlost dosahuje 60 km/h (úsek Janovice n. Úhlavou až Domažlice). Traťová třída zatížení je C3 a trať není dálkově řízena. Jako TZZ se používá telefonické dorozumívání a na části trati je instalováno automatické hradlo. V následujících letech by mělo být telefonické dorozumívání alespoň v některých úsecích nahrazeno novějším zabezpečením. Z Klatov trať prochází převážně rovinatou krajinou údolím řeky Úhlavy až k zastávce Úborsko. Poté prochází pahorkatinnou krajinou s nejvyšším bodem v Dobříkově na Šumavě (525 m n. m.) a následně klesá až do Domažlic. Maximální sklon dosahuje výše 18 ‰ a z toho důvodu působí trať problémy nákladním vlakům. [54]

Na trati jezdí osobní vlaky v trase Klatovy – Domažlice. Spoje nemají pravidelný takt a rozestupy mezi nimi jsou přibližně 2 až 4 hodiny. Některé spoje končí nebo jsou výchozí z železniční stanice Janovice nad Úhlavou, kde jsou vytvořeny návaznosti do/od Klatov. Jezdí zde převážně motorové jednotky řady 814 nebo motorové vozy řady 810. Pravidelná nákladní doprava je zastoupena v podobě 1 páru vlaků v úseku z Domažlic do Kdyně. [18]

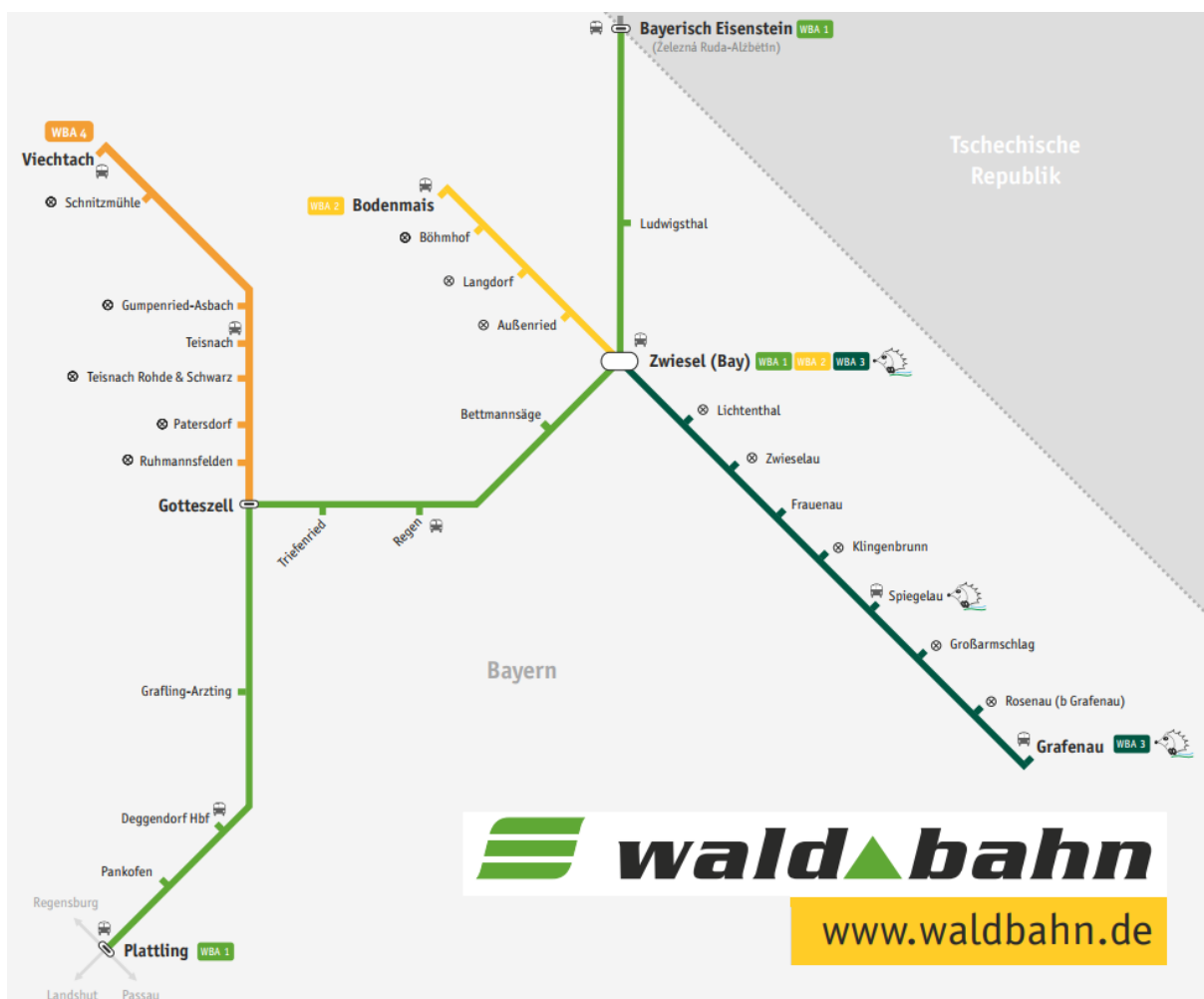
Železná Ruda-Alžbětín:

❖ Trať 905: Plattling – Bayerisch Eisenstein

Jedná se o nejstarší železniční trať v Bavorském lese, která byla dostavěna v roce 1877. Jednokolejná trať o rozchodu 1 435 mm měří celkem 72 km. Maximální sklon na trati dosahuje 12,5 ‰ a maximální rychlost je 100 km/h. Trať slouží ke spojení německého

pohraniční s městy na Dunaji. Začíná v Plattlingu v nadmořské výšce 323 m n. m. a z Deggendorfu poté začíná stoupat přes Regen a Zwiesel do cílové stanice Bayerisch Eisenstein (nadmořská výška 722 m n. m.). Kvůli velkému výškovému rozdílu zde bylo nutné využít rozvinutí tratě v etážích pomocí vlásniček. Vlaky překonávají rozdíl 300 výškových metrů na vzdálenosti přibližně 30 km. [58]

V žst. Zwiesel navazují tratě do lázeňského městečka Bodenmais a do města Grafenau. Z železniční stanice Gotteszell je možné pokračovat po další trati do bavorského města Viechtach. Celý soubor těchto 4 tratí má souhrnný název „Waldbahn“ a je zobrazen na obrázku č. 11. V cílové uzlové žst. Plattling navazují tratě ve směrech Regensburg, Landshut/München a Passau. [19] [59]



Obrázek 11 Mapa železničních tratí Waldbahn

(Zdroj mapového podkladu: [59], upraveno)

Na trati jezdí osobní vlaky v trase Bayerisch Eisenstein – Plattling. Ty jezdí po většinu dne v hodinovém taktu. V úseku z Plattlingu do Deggendorfu jsou navíc vloženy spoje v přepravní špičce tak, aby byl zajištěn souhrnný interval 30 minut. V železničních

stanicích Zwiesel a Gotteszell jsou vytvořeny návaznosti na přípojně tratě. Dopravce Die Länderbahn GmbH nasazuje na osobní vlaky motorové vozy Regio-Shuttle RS1, které jsou zachyceny na obrázku č. 12. [19]

V Plattlingu je možné po celý den přestoupit do regionálních expresů jezdících v trase München – Landshut – Plattling – Passau. Tyto spoje jezdí v hodinovém taktu. Ještě zajímavější možností je využít vysokorychlostních vlaků ICE společnosti Deutsche Bahn. Jezdí ve dvouhodinovém taktu v trasách (Kiel – Hamburg –) Dortmund – Köln – Nürnberg – Regensburg – Plattling – Passau (– Wien). [20]

Do prosince 2014 zajížděly vybrané spoje z Plattlingu až do železniční stanice Špičák na české straně. Největší nevýhodou současného JŘ je, že si spoje na české a německé straně v žst. Železná Ruda-Alžbětín vzájemně o několik minut ujíždějí. Děje se tak kvůli tomu, že jinak není možné dosáhnout přestupních uzlů v Klatovech a v Plattlingu. Česká i bavorská strana mají zájem na tom vytvořit společnou linku obsluhující celé rameno Plattling – Klatovy bez přestupů. Nejprve je však nutné provést provozní a infrastrukturní úpravy na české železniční síti. Prioritu by měla být co největší přesnost plnění navrhovaného GVD.



Obrázek 12 Motorový vůz řady VT 650 v žst. Železná Ruda-Alžbětín

(Autor: Aleš Novotný, 16. 12. 2017)

3.4 Popis řešeného úseku tratě č. 183

Tato diplomová práce si klade za cíl prověřit možnosti úprav traťového úseku z Klatov (mimo) do Plzně hl. n. (mimo). Řešený úsek začíná na zhlaví žst. Klatovy ve směru do Plzně a Běšín, konkrétně přechodnicí v km 49,502 610. Hned poté následuje levostranný oblouk a za ním trať překonává přes ocelový most místní komunikaci, Drnový potok a silnici II. třídy. Trať pokračuje výjezdem z Klatov kolem průmyslové zástavby pomocí dvou protisměrných oblouků o poloměrech 296 a 396 m. Traťová rychlost se postupně zvedá ze 60 km/h až na 85 km/h a trať se mimoúrovňově kříží s významnou silnicí I. třídy číslo 27. Zde se nachází vrchol stoupání do nadmořské výšky přibližně 405 m n. m. a dále trať až do 70. kilometru postupně klesá. Za vrcholem stoupání trať pokračuje delšími přímými úseky a několika oblouky až k obci Točnick. Zde se po pravé straně nachází nákladiště a zastávka. V tomto úseku je možné využít nejvyšší traťovou rychlost 90 km/h. U Nového rybníka se trať začíná stáčet doleva v zářezu kolem bezejmenného kopce a pokračuje ve směru k obci Dehtín. Až do Švihova převažuje traťová rychlost o hodnotě 80 km/h. Před Dehtínem se trať ocitá na náspu vysokém cca 5 metrů a mimoúrovňově se kříží se silnicí I/27. V pravostranném oblouku se na vnější straně nachází zastávka Dehtín. Dále se trať snaží až za obec Kokšín co nejvíce kopírovat okolní terén pomocí kombinace několika protisměrných oblouků. Ocitne se na 8 m vysokém náspu a na delším ocelovém mostě se mimoúrovňově opět kříží se silnicí I/27 a Točnickým potokem. Poté trať pokračuje v zářezu levostranným obloukem a následuje železniční stanice Švihov u Klatov. Odtud dále pokračuje skalnatým zářezem a pak po vysokém náspu nad meandry řeky Úhlavy. [21]

Delším, téměř rovným, úsekem se dostává až k zastávce Červené Poříčí, která je po levé straně. Následuje levostranný oblouk o poloměru 280 m, což je nejmenší hodnota na celém řešeném úseku. Před tímto obloukem dosahuje traťová rychlost 90 km/h, v oblouku je snížena na 70 km/h a za ním až k Přešticím převažuje rychlost 80 km/h. Za obloukem trať pokračuje po 5 m vysokém náspu a pomocí dlouhého ocelového mostního objektu překonává řeku Úhlavu. Po projetí pravotočivého oblouku se opět mimoúrovňově kříží se silnicí I/27 a po úpatí kopce Stramchyně pokračuje k obci Borovy, kterou ze západní strany objíždí pravostranným obloukem. V obci se třikrát úrovňově kříží s místními komunikacemi a silnicí II/182. Za posledním přejezdem se nachází po pravé straně zastávka Borovy. Poté následuje více jak kilometr dlouhý rovný úsek a železnice vede v těsném souběhu se silnicí I/27. Pomocí dvou protisměrných oblouků trať pokračuje do Lužan a obec míjí ze západní strany. Po pravé straně se nachází

zastávka Lužany. Dále trať pokračuje dlouhým rovným úsekem a dvěma protisměrnými oblouky o poloměrech 295 a 298 m, kde je rychlost snížena na 70 km/h. Zhruba od poloviny přímé začíná trať stoupat nejdříve se sklonem 5,60 ‰ a poté se zvýší až na 11,40 ‰. Na vzdálenosti cca 1 400 m trať vystoupá o přibližně 13 m výše. V této výškové hladině se udržuje až do traťového kilometru 78. Za úsekem se stoupáním následuje dlouhý přímý úsek až do žst. Přeštice. V přímé se trať nejprve úrovnově kříží se silnicí II/183 a poté pod tratí prochází silnice II. třídy č. 230. Město Přeštice se nachází východním směrem od železnice. Západně od tratě se na území města rozprostírá několik průmyslových areálů. Ještě v železniční stanici Přeštice se trať stáčí mírně doleva pomocí dvou oblouků o poloměrech 550 m a 575 m. Traťová rychlost je mezi krajními výhybkami v této žst. omezena na 60 km/h. [21]

Za Přešticemi trať prochází rovinným územím s dvěma protisměrnými oblouky a traťová rychlost je 80 km/h. Poté prochází středem obce Zastávka a po levé straně se nachází nástupiště a zděná čekárna zastávky Přeštice-Zastávka. Odtud trať prochází zalesněným úsekem s oblouky o poloměrech 610, 505 a 465 m. V nich je rychlost snížena na 75 km/h. Hned za výjezdem z lesního porostu se nachází žst. Chlumčany u Dobřan. Ve stanici se nachází železniční přejezd spojující obce Chlumčany a Dnešice. Samotná obec Chlumčany je od železniční stanice vzdálena asi 1 500 m severovýchodním směrem. Západně od žst. navazuje průmyslový areál keramičky a výroby porobetonu. V blízkosti se nachází velký lom, kde se těží kaolin. [21]

Z Chlumčan trať pokračuje přímým úsekem, na který navazují dva protisměrné oblouky bez mezipřímé. V zářezu se trať bezprostředně přiblíží k městu Dobřany a pomocí dalších dvou oblouků na náspu se dostane do železniční stanice, která leží po levé straně. Na Chlumčanském zhlaví se trať mimoúrovňově kříží se silnicí II. třídy číslo 180. Traťová rychlost je v mezistaničním úseku 70 km/h a před vjezdem do Dobřan klesá na 60 km/h. Při cestě z Chlumčan do Dobřan trať klesne o 35 výškových metrů a žst. Dobřany leží v nadmořské výšce 340 m n. m. [21]

Na výjezdu z Dobřan následují dva protisměrné oblouky a za nimi převážně rovný úsek až k obci Lhota umožňující rychlost 90 km/h. Trať vede nedaleko od řeky Radbuzy a v km 85,644 je nad ní převeden dálniční obchvat města Plzně (dálnice D5 z Prahy do Rozvadova). Asi půl kilometru za dálnicí se po levé straně nachází zastávka Dobřany zastávka, která je součástí zahrádkářské kolonie. Z Dobřan trať klesá o dalších 10 m a nadmořskou výšku 330 m n. m. si poté drží až do Plzně zastávky. [21]

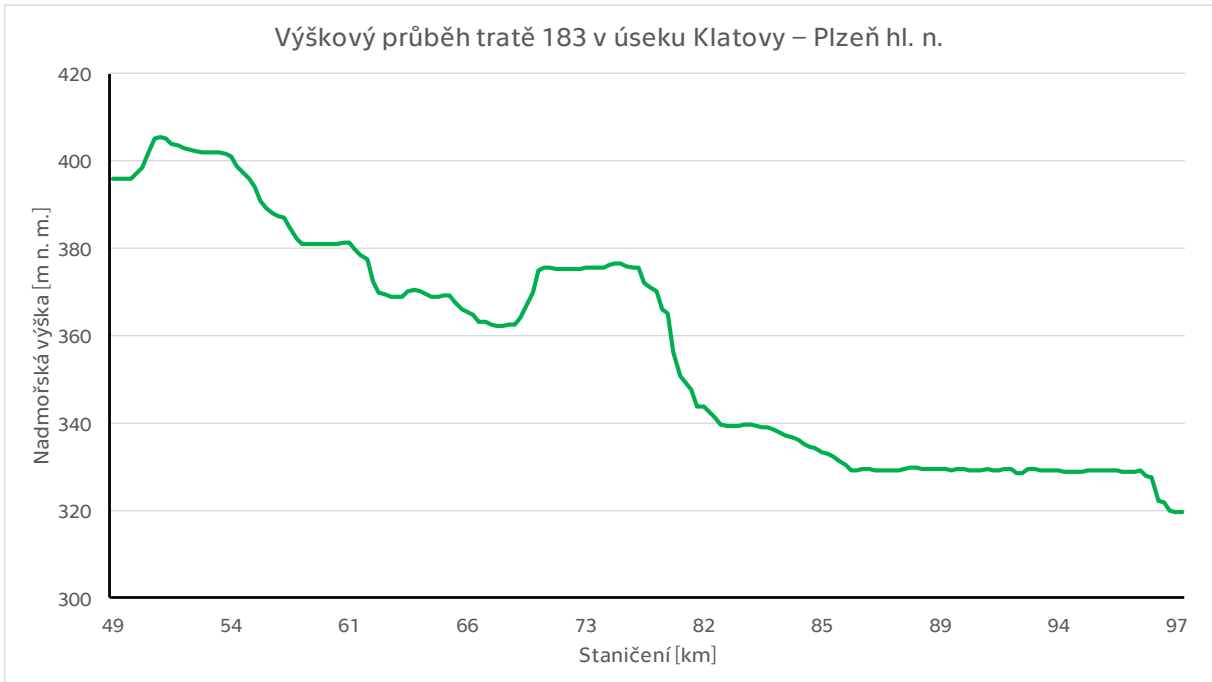
Za železniční zastávkou se trať ocitá až na 17 m vysokém náspu a vede podél meandrů řeky Radbuzy. Za dvěma protisměrnými oblouky trať překonává údolí pomocí kamenného a ocelového mostu. Přibližuje se k obci Valcha, která leží po levé straně. Rychlost v celém úseku dosahuje hodnot 75 až 80 km/h. Poté následuje železniční stanice Plzeň-Valcha s výpravní budovou po pravé straně. Pomocí několika pravostranných oblouků s různými poloměry se trať přibližuje k části Plzně zvané Borská pole a kopíruje při tom tvar vodní nádrže České údolí. [21]

Následně trať prochází kolem věznice Bory a nad tratí prochází naposledy silnice I/27 a bývalá hlavní silnice do Klatov. Poté se trať skládá z několika protisměrných oblouků, ve kterých je umožněna rychlost 70 km/h, a vede jižně od Borského parku nedaleko řeky Radbuzy. Dále se zvyšuje rychlost na 80 km/h a trať překonává ulici Edvarda Beneše. Následuje levostranný oblouk, na jehož vnitřní straně se nachází zastávka Plzeň-Doudlevec. Na konci nástupiště je po pravé straně umístěno vjezdové návěstidlo do žst. Plzeň hl. n. [21]

Poté je trať z obou stran obklopena průmyslovými areály a v km 94,391 odbočuje vlečka do ŠKODY ELECTRIC. V inflexním bodu mezi dvěma protisměrnými oblouky trať křížuje pod nevhodným úhlem ulici Samaritskou. Ta je navíc v poměrně velkém stoupání. Dále trať pokračuje již rovným úsekem podél Fakultní nemocnice Plzeň až na zastávku Plzeň zastávka. Ta leží vpravo mezi železniční tratí a zimním stadionem. Za zastávkou se nachází železniční přejezd pro pěší a cyklisty. V tomto místě končí zkoumaný úsek, konkrétně v přechodnici v km 95,979 000. [21]

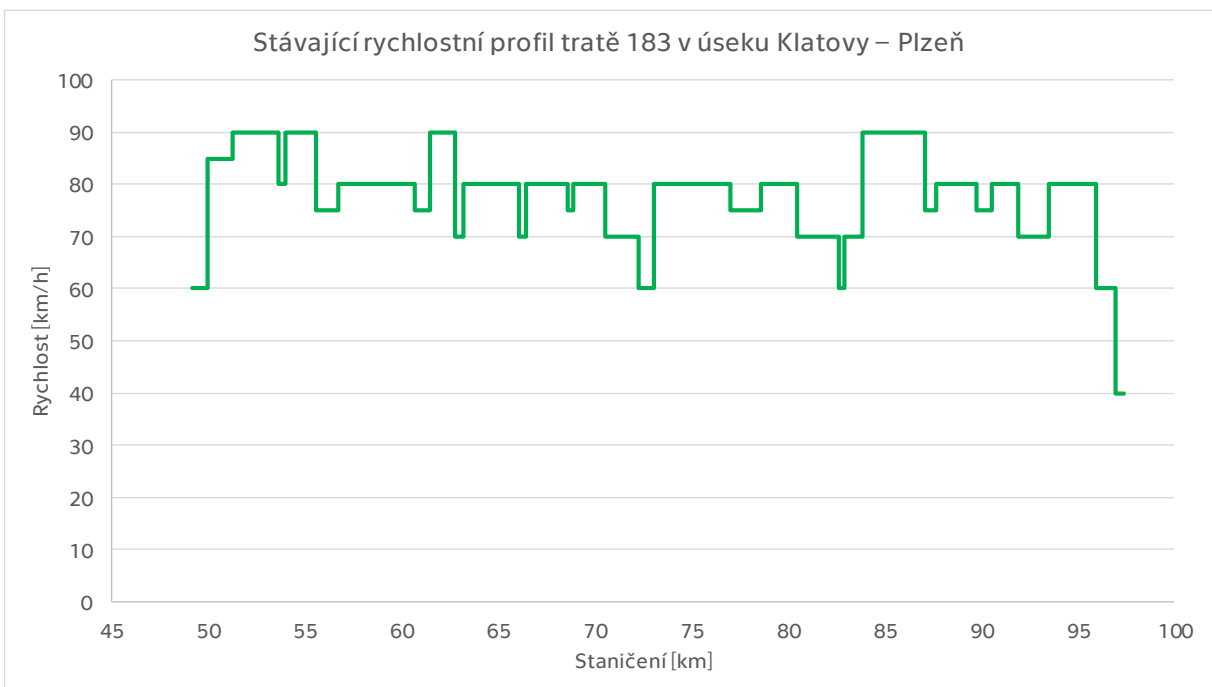
Trať dále pokračuje složeným pravostranným obloukem s šesti poloměry (nejmenší $R = 220$ m) a překlenuje chodník, čtyřpruhovou ulici U Trati a železniční trať se 4 kolejemi. Následně trať vede nad ulicí Prokopova, nad řekou Radbuzou a nad Denisovo nábřežím směrem ke kolejovému rozvětvení žst. Plzeň hl. n. Za zastávkou je traťová rychlost snížena z 80 km/h na 60 km/h a těsně před zhlavím hlavního nádraží je snížena na 40 km/h. V úseku ze zastávky na hlavní nádraží se nachází největší sklon na celé trati o hodnotě 16,4 ‰. Vlaky na vzdálenosti 1 000 m musí překonat výškový rozdíl přibližně 10 m. Tento poslední úsek není v diplomové práci řešen z několika důvodů. Jedním z nich je fakt, že úsek prochází zastavěným územím po vysokém náspu, takže změny GPK nejsou víceméně proveditelné. Dalším důvodem je, že úsek byl součástí přestavby železničního uzlu Plzeň hl. n., takže další úpravy již nejsou potřeba. Svou roli hraje i to, že stávající traťová rychlost je při zohlednění všech okolností vyhovující.

Všechny vlaky osobní dopravy zastavují v obou tarifních bodech (Plzeň hl. n. a Plzeň zastávka) a vzdálenost mezi nimi je minimální. [21]



Graf 1 Výškový průběh tratě 183 v úseku Klatovy – Plzeň hl. n.

(Zdroj dat: [21])



Graf 2 Stávající rychlostní profil tratě 183 v úseku Klatovy – Plzeň

(Zdroj dat: [21])

3.5 Přehled železničních stanic a zastávek

V řešeném úseku se nachází celkem 5 železničních stanic a 9 zastávek. Tarifní body Plzeň hl. n. a Klatovy nejsou dále popisovány. Jejich význam je nezpochybnitelný, a navíc jsou součástí samostatně řešených projektů (např. probíhající investiční akce „Uzel Plzeň“). Dle informací od krajského koordinátora dopravy se tarifní body dají rozdělit do 3 kategorií podle průměrného denního obratu cestujících zhruba následovně:

1) Minimální obrat (do 15 osob/den)

- z. Točník
- z. Dehtín
- z. Červené Poříčí
- z. Dobřany zastávka
- žst. Plzeň-Valcha

2) Uspokojivý obrat (do 100 osob/den)

- z. Borovy
- z. Lužany
- z. Přeštice-Zastávka
- z. Plzeň-Doudlevice

3) Významný obrat (nad 100 osob/den)

- žst. Švihov u Klatov
- žst. Přeštice
- žst. Chlumčany u Dobřan
- žst. Dobřany
- z. Plzeň zastávka

(Zdroj: [4])

Z poskytnutých dat je vidět, že vytíženost jednotlivých tarifních bodů je velice rozdílná. Nově navrhovaný koncept provozu na trati č. 183 toto vcelku zohledňuje a je podrobněji popsán v kapitole 5.1.6. Počet zastavujících spojů v tarifních bodech s minimálním obratem bude snížen, aby bylo umožněno zlepšení cestování naprosté většině cestujících. Důvodů pro nízký počet nastupujících a vystupujících osob ve zmíněných 5 železničních stanicích a zastávkách je několik. Většinou je to způsobeno velkou docházkovou vzdáleností k tarifnímu bodu nebo malou velikostí sídla, příp. kombinace.

Dále následuje podrobnější popis jednotlivých železničních stanic a zastávek.

Zastávka Točník

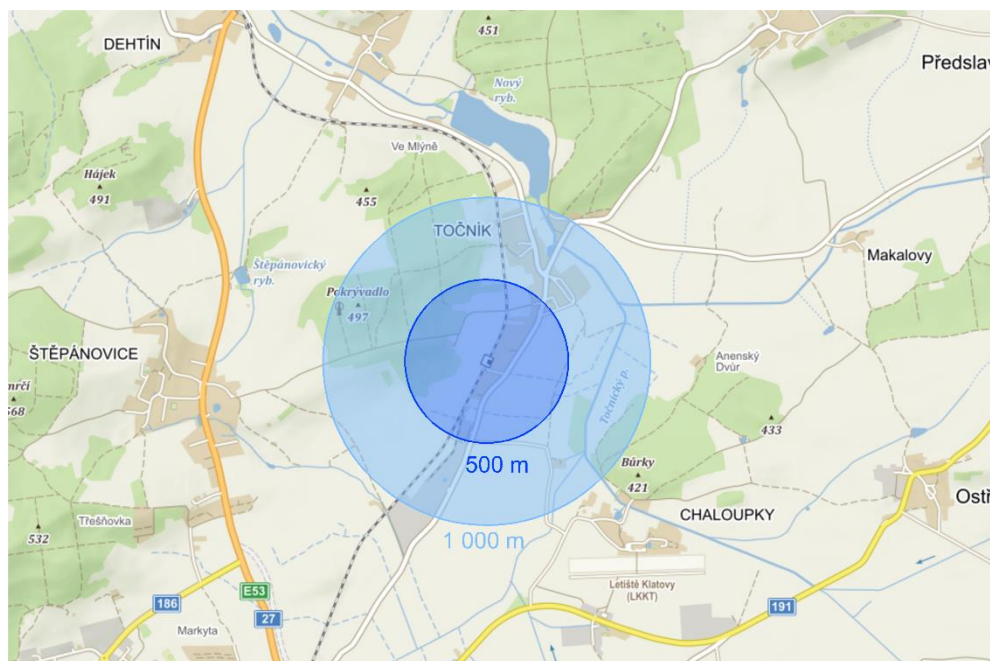
Železniční zastávka Točník se nachází na okraji obce ve směru od Klatov nedaleko silnice III/11766. Leží asi v polovině mezi centrem obce a průmyslovým areálem s betonárnou. Do tarifního bodu mohou spádovat nejbližší okolní obce jako Otín, Makalovy, Chaloupky, Předslav a Ostřetice. Umístění železniční zastávky vůči zástavbě není ideální, protože prodlužuje docházkové vzdálenosti.

Přestupní vazby:

Na zmiňované silnici III. třídy je umístěna autobusová zastávka „Klatovy, Točník, u žel. zast.“. Pěší docházková vzdálenost od železniční zastávky je asi 180 m. V centru obce se nachází ještě autobusová zastávka „Klatovy, Točník“. Na obou autobusových zastávkách zastavují shodné spoje.

Vybavení pro cestující:

Zastávka je vybavena zděnou čekárnou, která je součástí bývalého drážního objektu. Drážní budova byla v minulých letech opravena a obytná část je využívána soukromými osobami. Cestujícím slouží k informování nástěnka s jízdními řády a informacemi o IDS. V čekárně je umístěn také odpadkový koš. Tarifní odbavení probíhá ve vlaku.



Obrázek 13 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Točník

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Dehtín

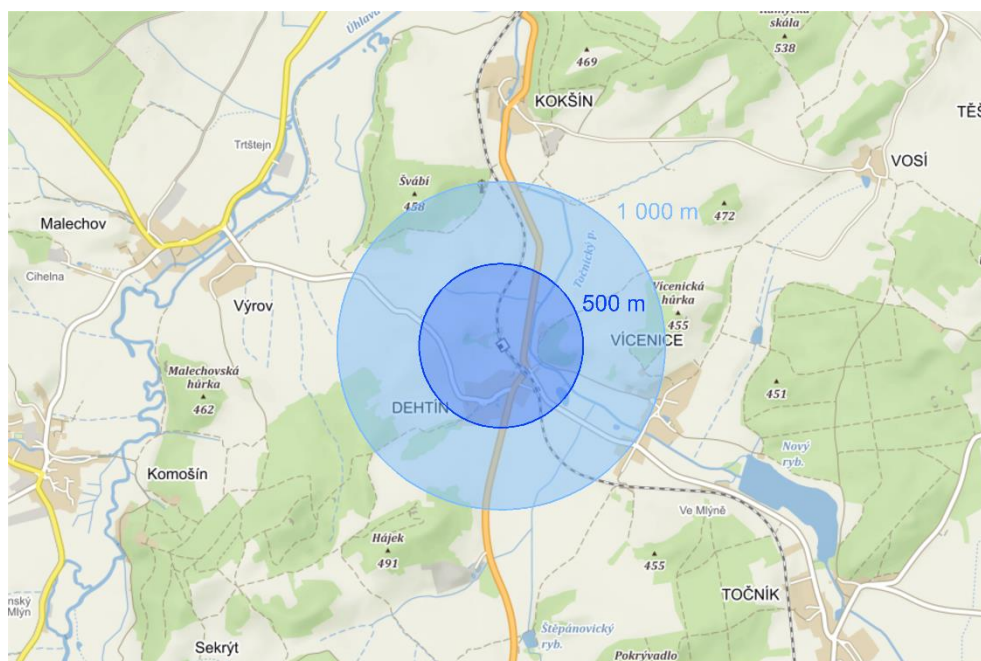
Železniční zastávka se nachází za obcí na náspu a v oblouku. Pro přístup na nástupiště slouží šikmý chodník. Zastávka je od středu obce vzdálena přibližně 400 m pěší chůze. Její umístění je při zohlednění všech okolností vyhovující. Do zastávky mohou spádovat okolní obce Vícenice, Malechov, Výrov a Štěpánovice.

Přestupní vazby:

V obci Dehtín se při hlavní silnici I/27 nachází autobusová zastávka „Klatovy, Dehtín“. Pěší vzdálenost mezi autobusovou a železniční zastávkou je přibližně 400 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Zastávka je vybavena plechovým přístřeškem pro cestující. Dále je zde umístěna nástěnka s jízdními řády a informacemi o IDS. Pod přístřeškem je také odpadkový koš a lavička. Tarifní odbavení probíhá ve vlaku.



Obrázek 14 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dehtín

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Železniční stanice Švihov u Klatov

Železniční stanice se nachází podél silnice I/27 (ulice Nádražní) v místní části „Za Vodou“. V těchto místech je žst. umístěna z terénních důvodů, protože území mezi samotným městem Švihov a Nádražní ulicí spadá do záplavového území řeky Úhlavy. Zvolená lokalita není ideální, protože nádraží je vzdušnou čarou od středu města

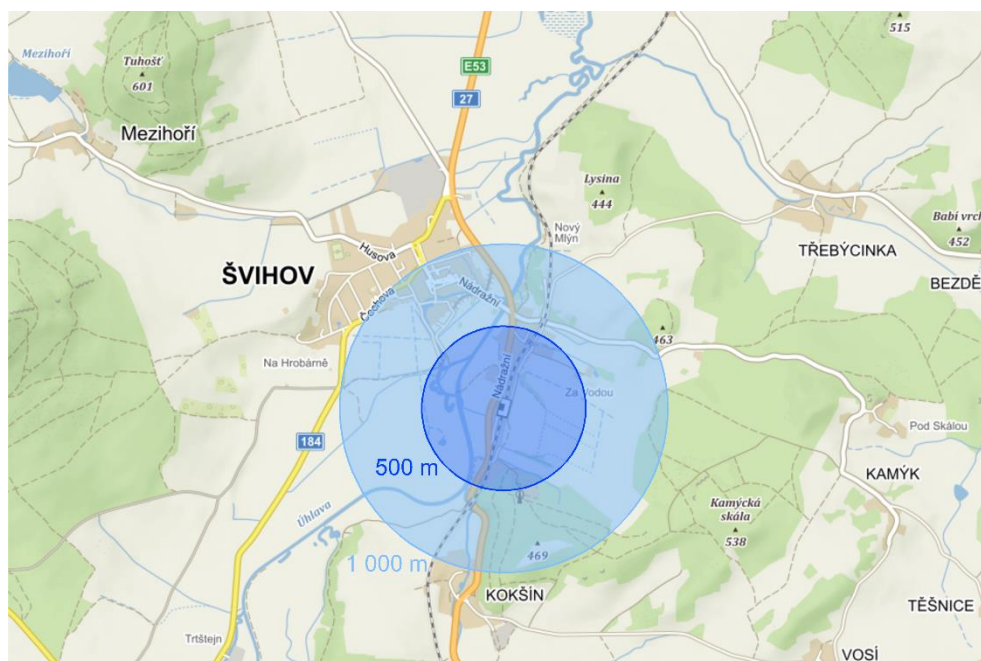
vzdáleno přes kilometr. Pěší vzdálenost z náměstí k nástupištím je přibližně 1 400 m. Do žst. mohou spádovat okolní obce Kokšín, Kamýk, Třebýcinka, Lhovice, Mezihoří, Ježovy, Chlumská a Malechov. Dále také vzdálenější větší obce jako Dolany a Chudenice.

Přestupní vazby:

Přímo před výpravní budovou se nachází autobusová zastávka „Švihov, žel. st.“. K žst. však zajíždí pouze linka do Chudenic a jeden spoj do Stropčic. Autobusy se potýkají s problematikou otáčení dlouhých vozidel u výpravní budovy, protože zde není dostatek místa. Více využívaná je autobusová zastávka „Švihov, nám“ na náměstí Dr. E. Beneše. Pěší vzdálenost mezi touto zastávkou a železniční stanicí je cca 1 100 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Železniční stanice je vybavena zděnou čekárnou ve výpravní budově. Ta v současné době slouží jako technologické zázemí a ve vyšších patrech bydlí soukromé osoby. Výpravní budova je v relativně dobrém stavu. K informování cestujících slouží vývěsné jízdní řady, řazení rychlíků, informace o IDS a také staniční rozhlas. U nástupišt se nachází lavička a odpadkový koš. Tarifní odbavení probíhá již jen ve vlaku. Před výpravní budovou je turistická mapa a autobusový označník. K odstavení automobilů je možné využít vyasfaltovanou plochu hned vedle nástupiště.



Obrázek 15 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Švihov u Klatov

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Červené Poříčí

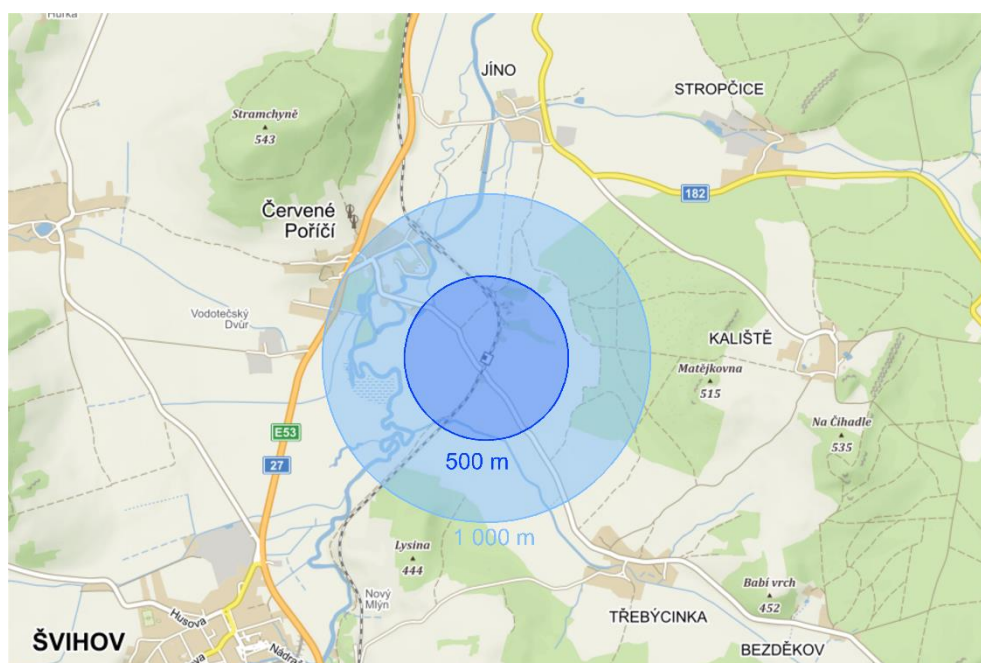
Železniční zastávka se nachází za obcí v přímém úseku a je vzdálena vzdušnou čarou přibližně kilometr od středu obce. Umístění zastávky vůči zástavbě není vyhovující a prodlužuje docházkové doby. I to je jeden z důvodů nízkého obratu cestujících v této zastávce. Mohou sem spádovat okolní obce Třebýcinka, Bezděkov, event. Lhovice.

Přestupní vazby:

Nejbližší autobusová zastávka leží v samotné obci Červené Poříčí podél silnice I/27. Pěší vzdálenost mezi autobusovou a železniční zastávkou je cca 1 300 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Zastávka je vybavena zděným přístřeškem pro cestující, ve kterém je dvojice laviček a odpadkový koš. Dále je zde umístěna nástěnka s jízdními řády a informacemi o IDS. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku



Obrázek 16 Isochrony dostupnosti tarifního bodu Červené Poříčí

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Borovy

Železniční zastávka se nachází na okraji obce za železničním přejezdem při křížení se silnicí II/182. Její umístění je v rámci obce vyhovující, protože docházková vzdálenost pro naprostou většinu obyvatel je do půl kilometru. Do zastávky spádují okolní obce

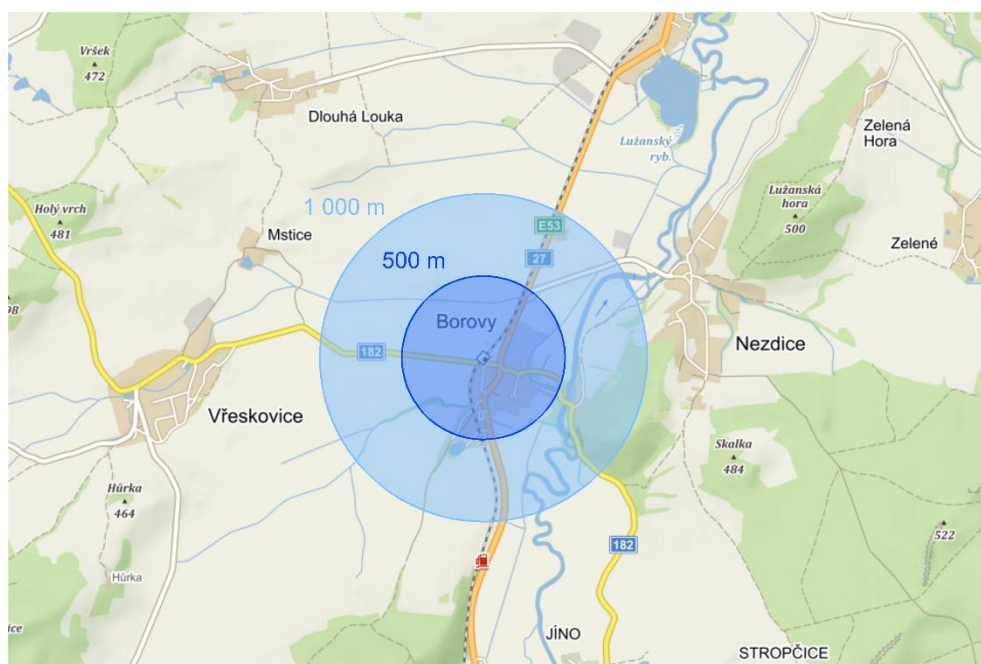
Kaliště, Stropčice, Jíno, Nezdice, Mstice, Vřeskovice, Roupov a Biřkov. Ze vzdálenějších sídel sem dále mohou spadat Kbel, Malinec nebo Měčín.

Přestupní vazby:

U železniční zastávky je umístěna autobusová zastávka s obratištěm nazvaná „Borovy, žel. st.“, kudy projíždí linka z Malince do Klatov a jeden spoj do Vřeskovic. V obci se podél silnice I/27 nachází autobusová zastávka „Borovy, u kult. domu“. Pěší vzdálenost mezi touto a železniční zastávkou je přibližně 200 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Na zastávce stojí plechový přístřešek, pod kterým jsou umístěny lavičky a odpadkový koš. Jízdní řády, řazení rychlíků a informace o IDS jsou vylepeny na bývalém strážním domku u silnice. K tarifnímu odbavení dochází ve vlaku.



Obrázek 17 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Borovy

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Lužany

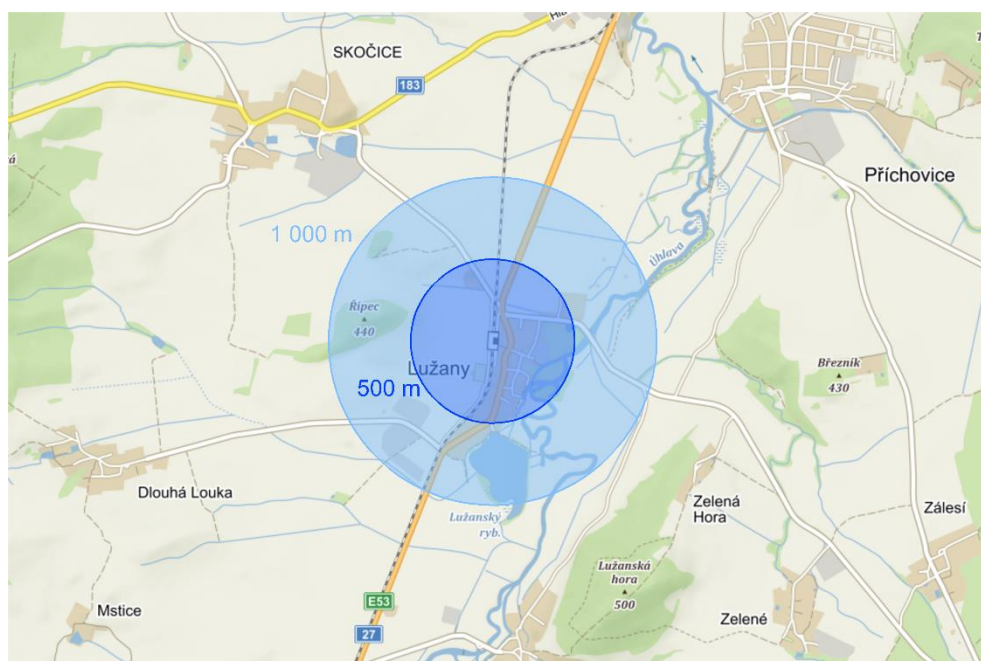
Železniční zastávka se nachází západně od obce mezi zástavbou a fotbalovým hřištěm. Její umístění v rámci obce vyhovuje, jelikož většina obyvatel má zastávku do 500 m chůze. Do zastávky spádují zejména okolní obce Dlouhá Louka, Zálesí, Zelené a Zelená Hora.

Přestupní vazby:

V obci se podél silnice I/27 nachází autobusová zastávka „Lužany“. Vzdálenost mezi autobusovou a železniční zastávkou je přibližně 300 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Zastávce dominuje bývalá výpravní budova, která však v současné době nemá pravděpodobně žádné využití. Byla sice opravena střecha a komíny, ale okna a dveře jsou zabedněny deskami. Nově slouží cestujícím plechový přístřešek, pod nímž jsou lavička a odpadkový koš. Dále je zde vitrínka s jízdními řády, řazení rychlíků a informace o IDS. Odbavení probíhá ve vlaku. Cestující mohou využít i nedalekou zpevněnou plochu pro odstavení vozidel.



Obrázek 18 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Lužany

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Železniční stanice Přeštice

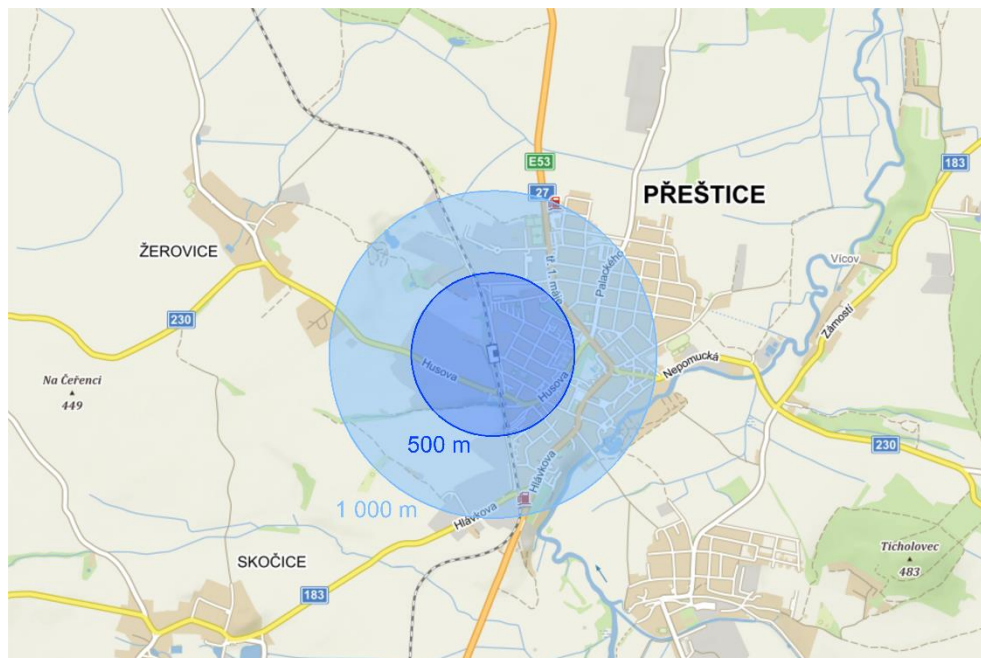
Železniční stanice leží v západní části města v severojižním směru. Z východní strany je ohraničena zástavbou a ze západní strany průmyslovými areály. Většina částí města se nachází ve vzdálenosti do jednoho kilometru od žst. a pěší vzdálenost z Masarykova náměstí k výpravní budově je přibližně 700 m. Do železniční stanice spádují také obce Příchovice, Radkovice, Horšice, Řenče, Vodokrty, Dolní Lukavice, Dnešice, Přestavlký, Oplot, Žerovice, Skočice a Horušany. Město Přeštice je obcí s rozšířenou působností, i proto sem spádují také vzdálenější sídla jako Dnešice, Soběkury, Merklín nebo Skašov.

Přestupní vazby:

Hned vedle železniční stanice je umístěno autobusové stanoviště. Název zastávky zní „Přeštice, žel. st.“ a má celkem 9 odjezdových stání. Na celém území města se nachází několik autobusových zastávek, přičemž nejvýznamnější je autobusová zastávka „Přeštice, nám.“ na již zmiňovaném Masarykově náměstí. V rámci města a nejbližšího okolí se provozuje také linka MHD.

Vybavení a služby pro cestující:

Hlavním objektem v žst. je vícepatrová výpravní budova. V přízemí je umístěna čekárna s pokladnou. Otevírací doba je shodná: v pracovní dny 5:30 až 13:40, v sobotu 5:50 až 13:40 a v neděli 9:05 až 16:50. V ostatní časy probíhá odbavení ve vlaku bez přírážky. Toalety jsou z technických důvodů uzavřeny. K informování cestujících slouží vývěsné jízdní řády a staniční rozhlas. V čekárně jsou také informace o IDS a řazení rychlíků. Z boku jsou na výpravní budově připevněny 2 digitální cedule s aktuálními odjezdy vlaků a autobusů. Cestujícím slouží také krytá veranda před VB, pod níž jsou lavičky a odpadkové koše. Míst pro odstavení vozidel se v bezprostředním okolí železniční stanice moc nenachází.



Obrázek 19 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Přeštice

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Přeštice-Zastávka

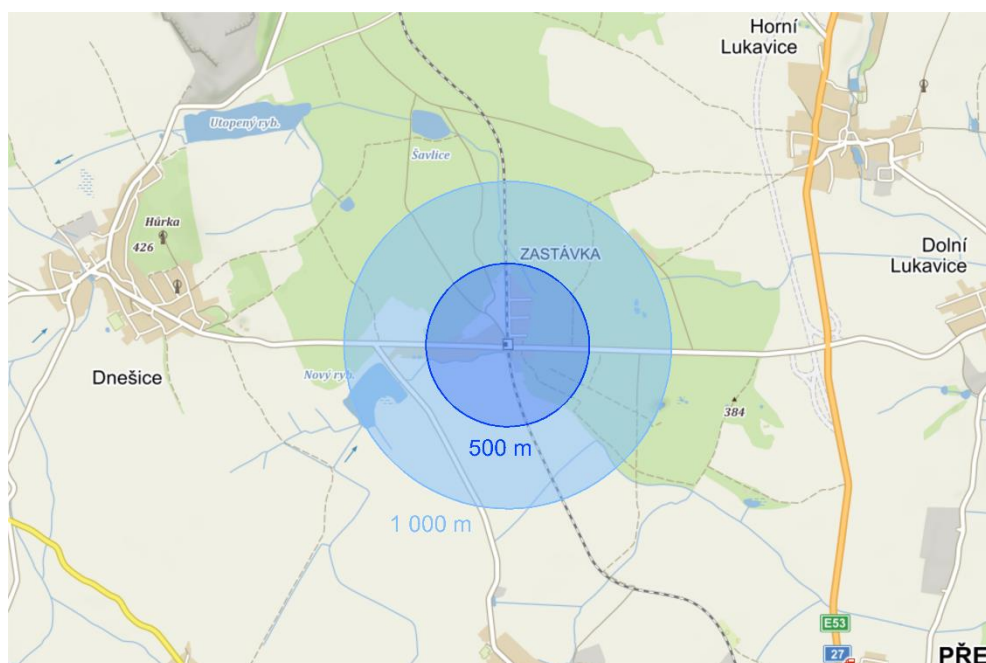
Železniční zastávka se nachází ve středu obce s názvem Zastávka. Její umístění v rámci obce je ideální a naprostá většina obyvatel to má k vlaku do 500 m. Do zastávky spádují okolní obce Dnešice, Dolní Lukavice a Žerovice.

Přestupní vazby:

V obci se hned u železničního přejezdu vedle nástupiště nachází dva autobusové označnický s názvem „Přeštice, Zastávka“. Jezdí zde pouze tři autobusové spoje denně.

Vybavení a služby pro cestující:

V železniční zastávce je nově opravená zděná čekárna s plastovými dveřmi a okny. Uvnitř i vně čekárny je rozmístěno několik laviček a odpadkový koš. K informování cestujících slouží nástěnka s jízdním řádem a popis IDS. Tarifní odbavení probíhá během jízdy ve vlaku.



Obrázek 20 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Přeštice-Zastávka

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Železniční stanice Chlumčany u Dobřan

Železniční stanice leží jihozápadním směrem od stejnojmenné obce a je vzdálena vzdušnou čarou přibližně 1 500 m od středu obce. V západním směru na žst. ihned navazuje rozlehlý průmyslový areál keramičky a dalších výrobních odvětví. Umístění nástupiště není pro obyvatele obce vyhovující, protože musí k vlaku překonat poměrně

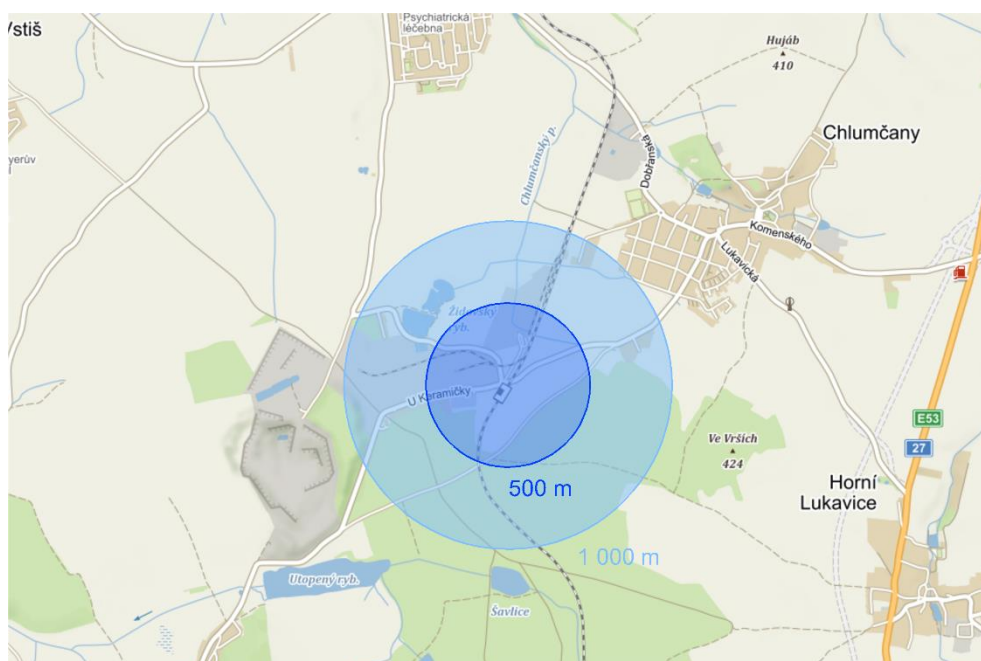
velkou vzdálenost převážně mimo zástavbu. Jedinou výhodou je vybudovaný chodník včetně osvětlení, takže obyvatelé nemusí chodit po silnici. Umístění nástupišť naopak vyhovuje zaměstnancům z přílehlého průmyslového areálu. Do železniční stanice spadají nejbližší obce Dnešice, Dolní a Horní Lukavice a Přestavlký.

Přestupní vazby:

V železniční stanici je před a za železničním přejezdem umístěna autobusová zastávka „Chlumčany, žel. st.“. Do vzdálenosti 300 m jsou umístěny další dvě autobusové zastávky „Chlumčany, záv.“ a „Chlumčany, Porobeton“. V samotné obci jsou pak dvě autobusové zastávky s názvy „Chlumčany, nám.“ a „Chlumčany, Dobřanská“. Obě jsou však od nádraží vzdáleny přes 1 600 m.

Vybavení a služby pro cestující:

Železniční stanice má tři nástupiště, pouze však u jednoho z nich je umístěn plechový přístřešek. Pod ním je lavička, odpadkový koš a nástěnka s jízdním řádem a dalšími informacemi. Dále cestujícím slouží staniční rozhlas. Bývalá výpravní budova je zamčená a nevyužívá se. Jsou v ní umístěny technologie pro dálkové řízení železniční dopravy. Odbavení cestujících probíhá ve vlaku. U nástupiště ve směru na Plzeň je zpevněná plocha, kde je možné odstavit vozidla.



Obrázek 21 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Chlumčany u Dobřan

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Železniční stanice Dobřany

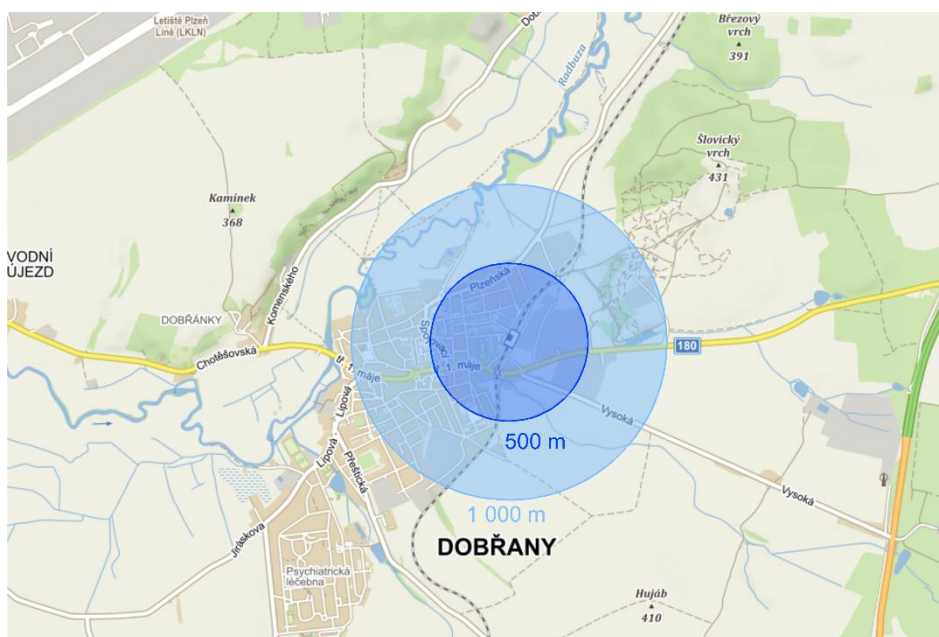
Železniční stanice se nachází ve východní části města nedaleko silnice II/180. Západně od žst. je samotné město Dobřany se zástavbou a východním směrem se rozkládá nový logistický areál. Většina obyvatel má nádraží ve vzdálenosti do jednoho kilometru a samotné náměstí je ve vzdálenosti cca 650 m od výpravní budovy. Spolu s žst. Přeštice jde o nejvytíženější mezilehlou žst. na celé trati 183. Do tohoto tarifního bodu spádují okolní obce Vstíř, Černotín a místní části Dobřánky a Vodní Újezd. Pouze 8 km západním směrem vede železniční trať č. 180 z Plzně do Domažlic.

Přestupní vazby:

Přímo u VB je autobusová zastávka „Dobřany, žel. st.“. Na území města se nachází několik dalších autobusových zastávek. Město ale zatím nemá autobusový terminál.

Vybavení a služby pro cestující:

Výpravní budova je v zachovalém stavu a má více pater. V 1. patře jsou pravděpodobně obytné místnosti a v přízemí se nachází mj. čekárna s pokladnou. Otevírací doba je shodná: pracovní dny 5:20 až 18:10, sobota 6:45 až 14:35 a neděle 6:45 až 18:10. K výpravní budově přiléhá ze strany od kolejiště krytá veranda s několika lavičkami a odpadkovým košem. K informování slouží vyvěšené jízdní řády, řazení rychlíků, popis IDS a také staniční rozhlas. Před výpravní budovou jsou mapy a vývěsky s informacemi o dění ve městě. Také se zde nachází bezplatná parkovací plocha pro auta.



Obrázek 22 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dobřany

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Dobřany zastávka

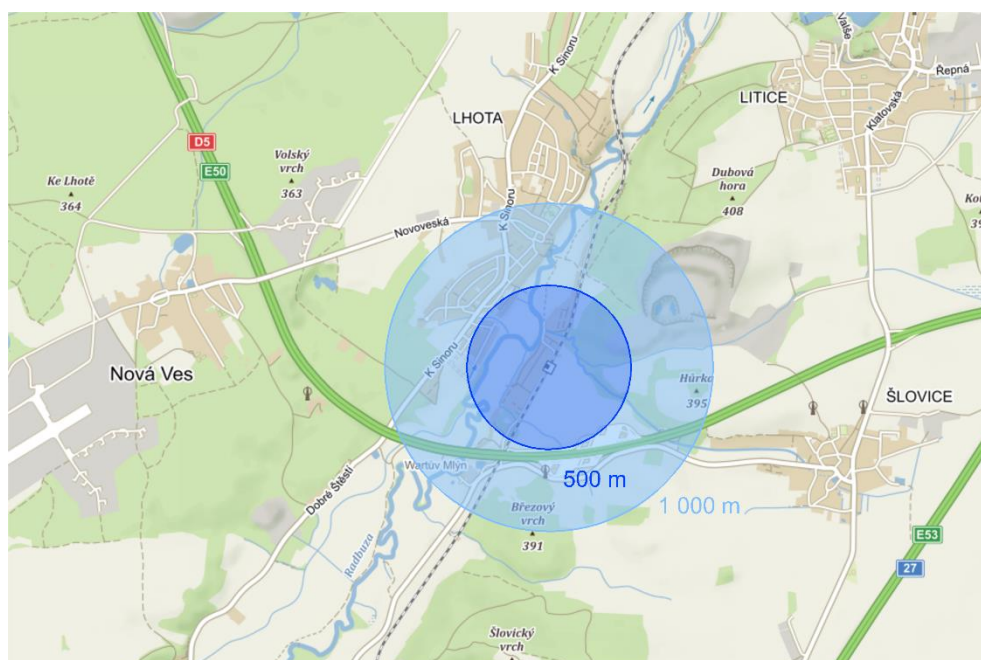
Železniční zastávka leží na okraji zahrádkářské kolonie nedaleko obce Lhota, která se nachází až za řekou Radbuzou na druhém břehu. Její umístění lze považovat za nevyhovující, protože je od zástavby obce poměrně vzdálena. Zastávka a střed obce jsou vzdušnou čarou vzdáleny více jak kilometr. Do obce navíc zajíždí spoje MHD z Plzně, které ve špičkách pracovních dnů jezdí po 15 minutách. Tyto faktory přispívají k tomu, že je obrát cestujících v této železniční zastávce tak nízký.

Přestupní vazby:

Nejbližší autobusová zastávka „Lhota“ je pěší chůzí vzdálena asi 1 300 m. Při cestě se navíc jde částečně mimo zástavbu po polní cestě a po mostě přes řeku Radbuzu. O přestupní vazbě mezi vlaky a autobusy se v tomto případě nedá hovořit.

Vybavení a služby pro cestující:

V zastávce je poměrně nový plechový přístřešek s lavičkou a odpadkovým košem. Na nástěnce jsou vylepené jízdní řády a informace o IDS. K tarifnímu odbavení dochází během jízdy ve vlaku.



Obrázek 23 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dobřany zastávka

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Železniční stanice Plzeň-Valcha

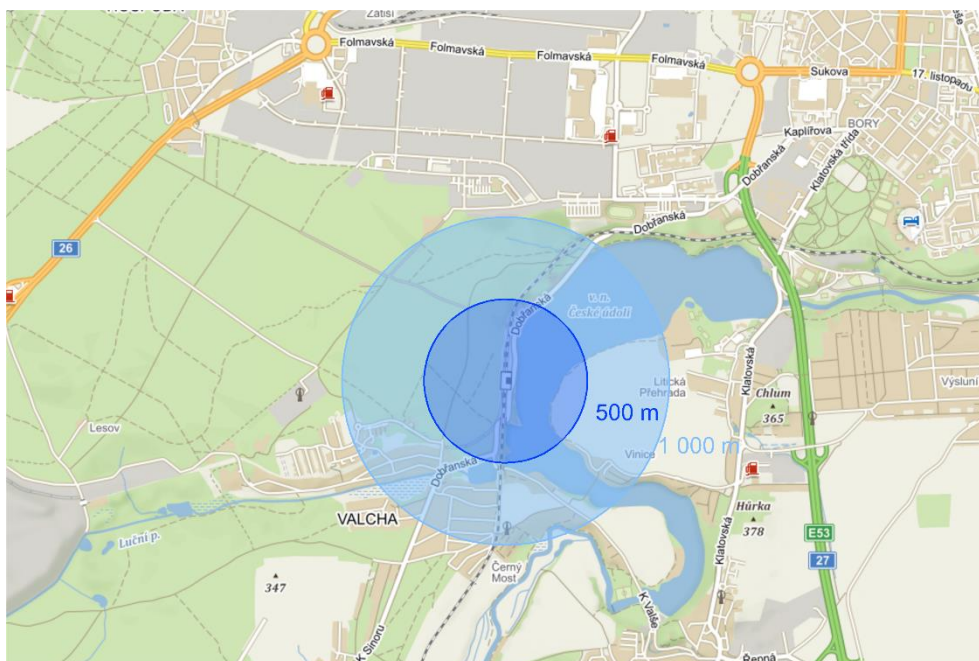
Železniční stanice se nachází ve svahu a je vzdálena několik desítek metrů od břehu vodní nádrže České údolí. Samotná obec Valcha se rozkládá necelý kilometr jihozápadně od železniční stanice. Průmyslový areál Borská pole a kampus Západočeské univerzity leží necelé 2 kilometry severovýchodním směrem. Odlehlost železniční stanice od všech potenciálních zdrojů a cílů cest způsobuje velice nízký obrát cestujících. Situaci neprospívá ani fakt, že k žst. nevede z žádné strany chodník a lidé musí chodit při okraji vozovky mimo zástavbu.

Přestupní vazby:

Asi 60 m od výpravní budovy se v ulici Dobřanská nachází autobusová zastávka „Nádraží Valcha“. Jezdí tudy spoje MHD linky 26 z konečné tramvaje na Borech do Lhoty u Plzně.

Vybavení a služby pro cestující:

Výpravní budova je vícepatrová v relativně slušném stavu. Cestující mohou využít krytou verandu s odpadkovým košem a několika lavičkami, které však nelákají k usednutí. Na zdi jsou vyvěšené informace o odjezdech vlaků a informace o IDS. Tarifní odbavení je možné ve vlaku.



Obrázek 24 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň-Valcha

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Plzeň-Doudlevice

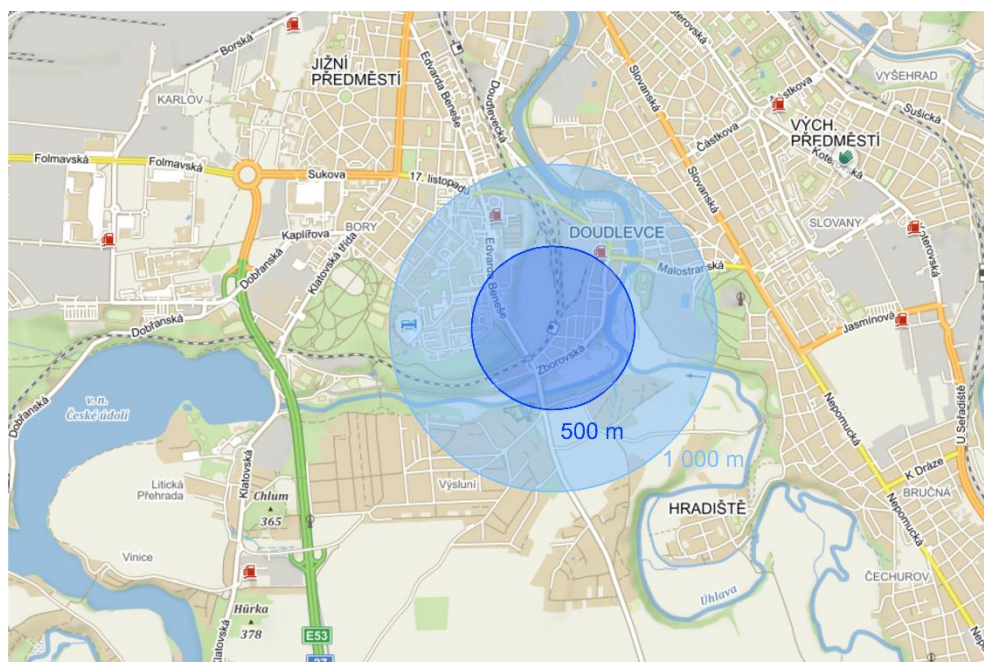
Železniční zastávka se nachází na území města v oblouku za mostem přes ulici Edvarda Beneše. Z jedné strany je obklopena průmyslovým areálem a z druhé strany garážemi a obytnou zástavbou. V okolí zastávky není mnoho významných zdrojů či cílů cest. Cestujícím se nabízí pouze průmyslový areál nebo několik zastávek MHD. Nedostatek příležitostí způsobuje poměrně nízké vytížení tohoto tarifního bodu.

Přestupní vazby:

Přibližně 200 m peší chůze od nástupiště je umístěno obřatiště trolejbusů a autobusová zastávka MHD „Tyršův most“. Přístup od nástupiště však není přímo, a navíc se musí využít podchod, který nevzbuzuje zrovna pocit bezpečí. Při odchodu z nástupiště na opačnou stranu lze po zhruba 350 m využít trolejbusových zastávek „Révová“ nebo „Průmyslová“.

Vybavení a služby pro cestující:

V zastávce je možné využít čekárnu, která je součástí bývalého drážního objektu. Ten je v udržovaném stavu a pravděpodobně využíván soukromými osobami. V čekárně je umístěna lavička, odpadkový koš a nástěnka s jízdním řádem a popisem IDS. K tarifnímu odbavení dochází ve vlaku.



Obrázek 25 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň-Doudlevice

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

Zastávka Plzeň zastávka

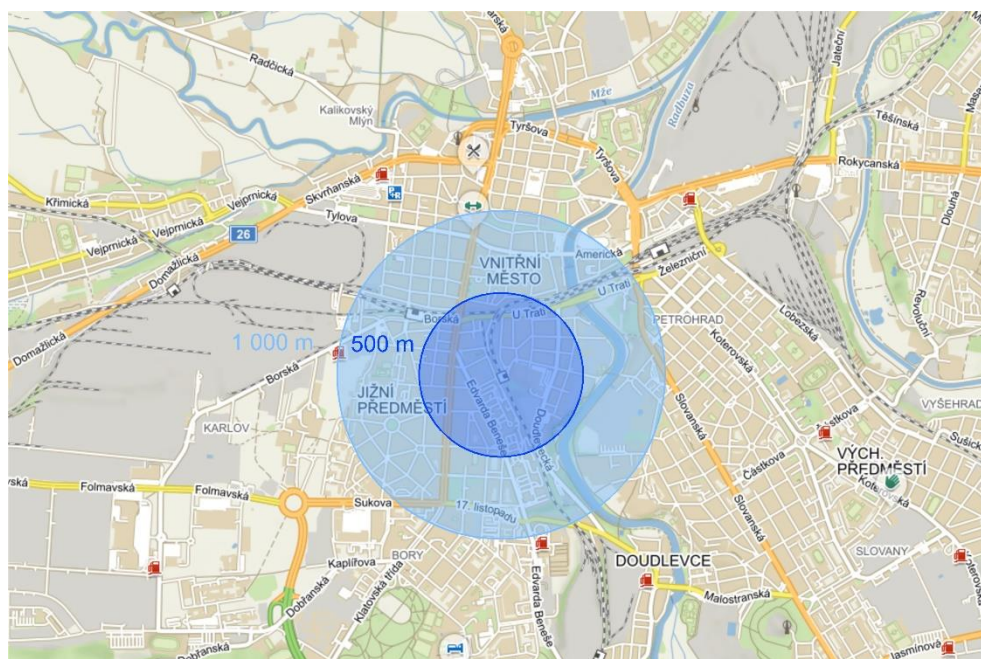
Železniční zastávka leží již v běžné městské zástavbě. Nad zastávkou se západním směrem nachází rozlehlý areál Fakultní nemocnice a pod zastávkou je zimní stadion se dvěma ledovými plochami. V okolí zastávky se nachází mnoho zdrojů či cílů cest, které generují poptávku po přepravě. Díky této výhodné poloze se jedná o nejvytíženější železniční zastávku na celé trati č. 183.

Přestupní vazby:

Nejblíže k železnici je umístěna tramvajová zastávka „Chodské náměstí“ a trolejbusová zastávka „Zimní stadion“. Obě jsou vzdáleny zhruba 400 m pěší chůze.

Vybavení a služby pro cestující:

V zastávce se nachází bývalá drážní budova, která již neslouží veřejné dopravě. V přízemí je umístěno kulturně komunitní centrum a v patře jsou pravděpodobně bytové prostory. Fasáda objektu je bohužel poničena vandaly a vyskytují se na ní graffiti. Pro cestující je určen poměrně nový plechový přístřešek s vitrínkou s odjezdy vlaků, popisem IDS a informacemi o výlukách. Na nástupišti a v přilehlém prostoru se nachází větší množství laviček a také odpadkové koše. Dále je zastávka vybavena staničním rozhlasem. Před drážní budovou je možné zaparkovat autem. Tarifní odbavení probíhá ve vlaku.



Obrázek 26 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň zastávka

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

3.6 Přehled investic souvisejících s tratí č. 183

3.6.1 Proběhlé investice

A) Modernizace III. tranzitního železničního koridoru

Předcházejících více jak 10 let bylo ve znamení masivních investic do západní větve III. koridoru. Původní traťová rychlost se pohybovala mezi 80 až 100 km/h. Cílem všech staveb bylo zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h pro jízdu s nedostatkem převýšení 100 a 130 mm a také pro jízdu vozidel s naklápěcí skříní. Úprava traťových úseků probíhala i s mnoha přeložkami tak, aby bylo možné co nejvíce zkrátit jízdní doby. Dále byly modernizovány železniční stanice a zastávky a všude byly vybudovány nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad TK a mimoúrovňovým přístupem včetně prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Přínosem je jistě také zvýšení traťové třídy zatížení na třídu D4 UIC a prostorové průchodnosti UIC GC. Umělé stavby prošly rekonstrukcí nebo byly nahrazeny zcela novými objekty. Celkově došlo ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu a snížení negativních vlivů na obyvatelstvo podél trati. [60] [61] [62]

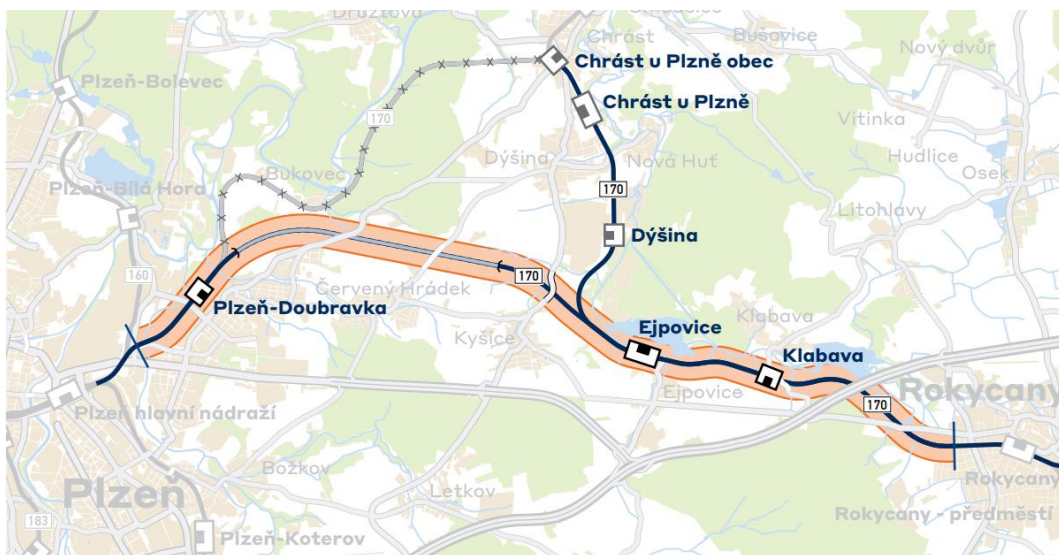
Jako první přišel na řadu v roce 2006 úsek z Plzně do Stříbra. Hlavní změnou bylo prodloužení dvoukolejného úseku z Plzně do žst. Pňovany (původně pouze do Kozolup). V dalších letech se pokračovalo ze Stříbra do Plané u Mariánských Lázní. Trať tady prochází komplikovaným terénem podél řeky Mže, takže se zde nachází větší množství umělých staveb. Poslední přišel na řadu úsek z Plané u Mariánských Lázní do Chebu. Celkem prošlo optimalizací přibližně 100 km trati. Celkové náklady přesáhly 14 miliard korun a příspěvek EU činil zhruba 50 % nákladů. [60] [61] [62]

V roce 2008 započaly stavební práce i na úseku z Prahy do Plzně. Postupně byly optimalizovány úseky Beroun – Zbiroh a Zbiroh – Rokycany. Za největší změnu lze považovat zrušení žst. Zbiroh, která byla nahrazena novou zastávkou Kařez, a výstavbu tunelu u Hořovic. Náklady na tento cca 42 km dlouhý úsek se vyšplhaly do výše 10 miliard korun a část byla hrazena z příspěvku Evropské unie. [63] [64]

Největší přínos měla stavba s názvem „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“. Díky výstavbě tunelů Ejpovice pod vrchy Homolka a Chlum bylo možné opustit stávající trať přes Chrást. Tím došlo ke zkrácení jízdních dob o 8 až 10 minut a zkrácení tratě o 6 kilometrů. Stavba dvou jednokolejných tubusů o délce 4 150 m probíhala v letech 2015 až 2017. Ražba probíhala metodou TBM a k tomu byl využit německý razicí

štít „Viktorie“ s průměrem řezné hlavy 10 m. V obou tubusech byla následně v roce 2018 položena pevná jízdní dráha a v listopadu byly tunely uvedeny do zkušebního provozu. Celý traťový úsek je zobrazen na obrázku č. 27 a na obrázku č. 28 je zachycena prorážka jižní tunelové trouby v červnu 2016. Náklady se vyšplhají přes 6 miliard Kč. [65]

V současné době probíhají rekonstrukce kolejiště železničních stanic v Berouně a v Chebu. K tomu se ještě dokončuje optimalizace úseku Beroun – Králův Dvůr.



Obrázek 27 Mapa modernizovaného úseku Rokycany – Plzeň

(Zdroj: [65])



Obrázek 28 Prorážka prvního tubusu tunelů Ejpovice

(Autor: Aleš Novotný, 11. 6. 2016)

B) Modernizace žst. Plzeň hl. n.

Z důvodu celkové náročnosti byla tato stavba, ležící také na III. TŽK, vyčleněna do samotné investiční akce s názvem „Uzel Plzeň“. Tato investice je dále rozdělena do 6 samostatných projektů, které jsou zachyceny na obrázku č. 29. Více fotografií z přestavby se nachází v příloze A této diplomové práce. Celkové náklady na modernizaci uzlu jsou v řádu několika miliard Kč. [66]



Obrázek 29 Schéma investic v uzlu Plzeň

(Zdroj: [01/21])

Nejprve od roku 2011 probíhala první fáze s názvem „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. Při té byl rekonstruován úsek mezi hlavním nádražím a žst. Plzeň-Jižní předměstí včetně přemostění ulic a řeky Radbuzy. Počet kolejí byl zvýšen na 4 (dvě pro chebskou a dvě pro domažlickou trať). Dále byla zrekonstruována samotná žst. na jižním předměstí. Na řešené trati č. 183 byla vložena repasovaná mostní konstrukce přes Prokopovu ulici. Na hlavním nádraží byl vybudován podchod od VB nově až do Šumavské ulice. [66] [67]

V dalších letech pokračovaly fáze „Uzel Plzeň, 1. stavba“ a „Uzel Plzeň, 2. stavba“. Při nich došlo k vybudování nových ostrovních či rekonstrukci stávajících nástupišť.

Celkem se zde nachází po přestavbě 6 nástupišť s mimoúrovňovým přístupem. Navíc byl vybudován pod nástupišti druhý podchod, který ústí až na nově vybudovaný autobusový terminál. Rychlost při průjezdu uzlem se zvýšila na 80 km/h. Součástí úprav byla i úplná výměna mostních objektů přes Mikulášskou ulici, které byly zároveň rozšířeny pro silniční a tramvajový provoz pod mosty. [66] [68] [69]

V současné době probíhá 3. stavba „Přesmyk domažlické trati“. Cílem je vyřešit rozplet tratí na Domažlice a Cheb v oblasti za žst. Plzeň-Jižní předměstí. Dojde ke zdvoukolejnění domažlické trati a ke zvýšení rychlosti na obou tratích až na 160 km/h. Součástí stavby je i nově mimoúrovňové křížení domažlické trati a silnice I/26. Výjezd na Domažlice bude připraven na budoucí elektrizaci tratě. [66] [70]

Dále budou zbývat ještě dvě stavby týkající se oblasti seřadovacího nádraží (4. stavba) a úseku Lobzy – Koterov (5. stavba). Jejich vliv na běžný železniční provoz již nebude tak zásadní. Předchozí stavby si vyžádaly mnoho rozsáhlých výluk v řádu měsíců. [66] [71]

C) Úpravy traťového úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín

Stavba s názvem „Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda“ probíhala v letech 2014 až 2016. Její součástí byla rekonstrukce železničního svršku a spodku, přestavba železničních stanic a zastávek. Dále došlo k realizaci výstavby moderního elektro, sdělovacího a zabezpečovacího zabezpečení. Železniční stanice a zastávky získaly nová vnější a poloostrovní nástupiště s nástupní výškou 550 mm nad temenem kolejnice a byly vybaveny audiovizuálním informačním systémem pro cestující. Do celého úseku bylo dosazeno moderní staniční a traťové zabezpečovací zařízení III. kategorie. Trať je nově řízena z dispečerského pracoviště v žst. Železná Ruda-Alžbětín. Rekonstrukcí či úpravou prošlo také několik železničních přejezdů. [72]

Díky přeměně nákladiště a zastávky Zelená Lhota na železniční stanici došlo ke zvýšení propustnosti v traťovém úseku Nýrsko až Hamry-Hojsova Stráž. Cílem celé investice bylo zejména zvýšit úroveň cestování a také došlo ke zkrácení jízdních dob v souladu s plánovanou změnou provozní koncepce na české i bavorské straně. Nově zřízená žst. Zelená Lhota je zachycena na obrázku č. 30. Náklady na rekonstrukci celého úseku přesáhly 1 miliardu korun a část byla hrazena z příspěvku Evropské unie. [72]



Obrázek 30 Žst. Zelená Lhota s poloostrovním nástupištěm

(Autor: Aleš Novotný, 26. 6. 2015)

D) Terminál VHD Plzeň

Centrální autobusové nádraží (CAN) a hlavní vlakové nádraží jsou od sebe v Plzni vzdálena vzdušnou čarou necelé 2 kilometry. K přestupům mezi vlaky a autobusy mohou cestující využít služeb MHD nebo projít přes centrum města pěšky. Město Plzeň se rozhodlo tento ne zrovna ideální stav zlepšit. Během léta roku 2018 byl vybudován zcela nový autobusový terminál hned vedle vlakového nádraží. Při stavbě byly využity pozemky, které dříve patřily do železniční stanice. Terminál se nachází v prostoru mezi Šumavskou ulicí a manipulačními kolejemi vedle 1. nástupiště. K přístupu na autobusový terminál je možné využít nově vybudovaný východní podchod pod kolejištěm nebo eskalátory, které se nachází hned vedle vyústění západního podchodu do Šumavské ulice. Přestupní doba mezi vlaky a autobusy je 4 minuty. [73]

Nový autobusový terminál se otevřel 9. prosince 2018 s celostátní změnou jízdních řádů. Terminál má 6 odjezdových stání a 3 výstupní zastávky. Dále se zde nachází odstavná plocha pro autobusy, trolejbusová točna, zázemí pro řidiče a veřejné toalety. Cestující mohou využívat služeb a prostor přilehlé výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n. Časem by ještě mělo přibýt zázemí pro cestující a informační koutek. Postupně by do terminálu měly zajíždět všechny páteřní regionální spoje. Fotografie ze stavby autobusového terminálu jsou v příloze A této diplomové práce. [73]

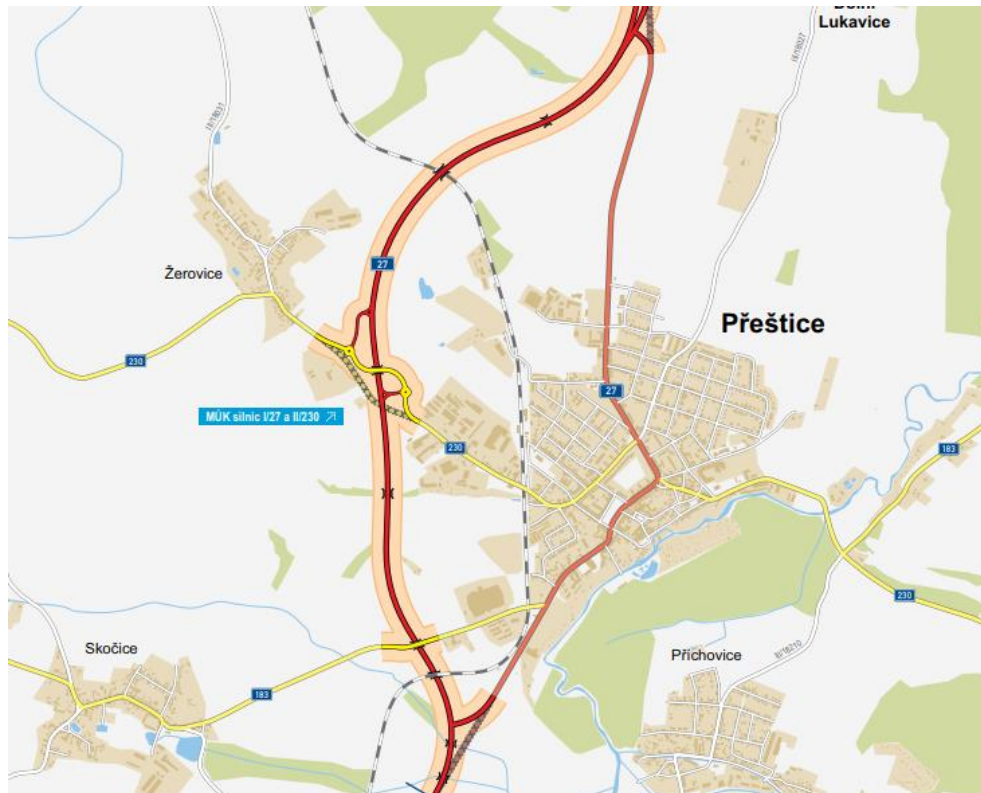
3.6.2 Plánované investice

A) Úpravy silnice I/27

Během následujících deseti let by měla proběhnout výstavba nových úseků silnice I. třídy mezi Plzní a Klatovy. Investorem je ŘSD a plánované stavby se bezprostředně týkají železniční tratě č. 183 a je proto důležité tuto skutečnost při návrhu úprav zahrnout.

Již v letošním roce 2019 by měla začít stavba „Šlovice – Přeštice“. Komunikace naváže na již vybudovaný čtyřpruhový úsek od Plzně a dálnice D5 a povede nově mimo zástavbu obce Horní Lukavice. Tato stavba se s železniční tratí 183 přímo nekříží. [74]

Na předchozí stavbu by v roce 2024 měla navázat stavba „I/27 Přeštice – obchvat“, která primárně řeší odvedení tranzitní dopravy mimo centrum města. Obchvat obejde město ze západní strany a při tom bude dvakrát mimoúrovňově křížit řešenou železniční trať. Před Přešticemi je plánováno vést silniční komunikaci po mostě nad železniční tratí a za Přešticemi investor chystá železniční most v ose stávající tratě, aby silnice procházela pod železnicí. Most by měl mít dle návrhu ocelovou konstrukci a vyžádá si dvě železniční výluky. Obchvat by měl být poté na delší dobu provizorně napojen na stávající komunikaci I/27. Pro lepší představu je situace vidět na obrázku č. 31. [75]



Obrázek 31 Situace vedení obchvatu kolem Přeštic

(Zdroj: [75])

V roce 2021 by měla být zahájena stavba východního obchvatu města Klatovy. Cílem je vedení mezinárodní silnice E53 (označení českého úseku I/27) mimo uliční síť. Městské komunikace jsou zatížené vysokými denními intenzitami, a navíc je zde i vysoký podíl těžké nákladní dopravy. Na obchvat bude napojena i silnice I/22 od Strakonic. Tato stavba bude mít vliv i na trať 183. Na výjezdu z Klatov bude vedle stávajícího silničního mostu postaven ještě další silniční most, který překlene železniční trať a silnici III. třídy do Točnicka. Situace mimoúrovňového křížení je vidět na obrázku č. 32. [76]



Obrázek 32 Situace vedení obchvatu kolem Klatov

(Zdroj: [76])

B) Terminály VHD v regionu

V letošní stavební sezóně 2019 dojde k rekonstrukci čtyř autobusových terminálů, konkrétně v Blovicích, Nepomuku, Nýřanech a Přešticích. Hlavním cílem je usnadnění přestupů mezi autobusy a vlaky a obecně zvýšení kultury cestování VHD. V žst. Přeštice je součástí kompletní přestavba přednádražního prostoru. Nově zde vznikne 72 parkovacích míst typu P+R a K+R a také parkovací systém B+R s kapacitou 30 jízdních kol. Stavba vyjde na 26 milionů Kč a město na ni získá dotaci od kraje a také z ROP. [77]

Dále je také v plánu přesunutí autobusového nádraží v Klatovech blíže k železniční stanici. Žádné konkrétní obrysy však zatím nejsou známy, projekt je na svém počátku.

C) Investice do železniční infrastruktury

Ještě před několika lety se vážně uvažovalo o elektrizaci zbytku tratě 183 až na státní hranici. V příštím desetiletí k tomu s největší pravděpodobností nedojde. Postupně by naopak mělo dojít k rekonstrukci SZZ a TZZ na některých úsecích tratě z Domažlic do Horažďovic. Další investice se plánují zejména do tratí 180 mezi Plzní a státní hranicí a do tratě 190 mezi Plzní a Českými Budějovicemi. Alespoň některé úseky budou zdvoukolejněny a také dojde ke zvýšení traťové rychlosti s cílem zkrátit jízdní doby.

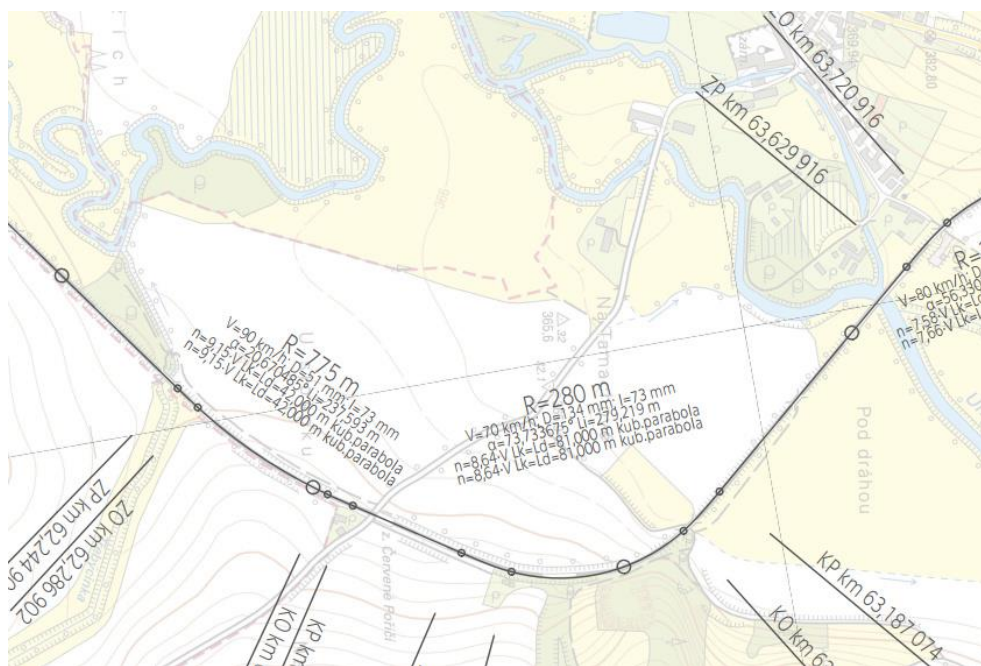
4 Technický popis tratě

4.1 Sklonové a směrové poměry

Sklonové a směrové poměry byly převzaty z Nákrešného přehledu železničního svršku pro trať 183, který byl poskytnut SŽDC. Z důvodu rozsáhlosti údajů jsou přehledné tabulky umístěny v přílohách č. 8.1 a 8.2 této diplomové práce.

Nejvýraznější sklony se vyskytují zejména v úseku mezi Plzeň hl. n. a Plzeň zastávka, protože trať musí na krátkém úseku vystoupat nad čtyřkolejný úsek vedoucí směrem na jižní předměstí a mimoúrovňově ho překonat. Nachází se zde nejvyšší sklon na celé trati z Plzně do Klatov a má hodnotu 16,4 ‰. Další výrazné změny výškového vedení jsou mezi Dobřany a Chlumčany a na výjezdu z Přeštic směrem na Lužany. Poté trať postupně stoupá až do Klatov. [21]

Trať prochází pahorkatou krajinou, což si vyžaduje větší množství směrových oblouků zejména mezi Přešticemi a Klatovy. V úseku se nejvíce vyskytují poloměry směrových oblouků do 400 m, kterých je celkem 50. Pak se zde nachází 23 oblouků s poloměry do 700 m a pouze 12 oblouků má poloměr větší než 700 m. Nejmenší poloměr na řešeném úseku se nachází u Červeného Poříčí a má hodnotu 280 m. Tento oblouk je k vidění na obrázku č. 33. Poloměry směrových oblouků jsou nejvíce omezující faktor pro stávající traťovou rychlost. [21]



Obrázek 33 Situace: oblouk s nejmenším poloměrem

(Zdroj: Příloha 2.2a)

4.2 Železniční svršek

V naprosté většině tratě (mezistaniční úseky a hlavní dopravní kolej v žst.) jsou položeny kolejnice tvaru S49. Pouze několik desítek metrů tvoří kolejnice tvaru T. Jedná se o oblast výhybky ŠKODA Electric a výhybky č. 4 v žst. Plzeň-Valcha. Kolejnice S49 byly na trať použity na konci 70. let 20. století, kdy trať procházela velkou obnovou. Pouze v úsecích, které prošly v minulých letech (od roku 2011) opravou nebo rekonstrukcí, jsou použity nové kolejnice stejného tvaru. Z nově opravených úseků lze jmenovat např. úsek v okolí zastávky Dobřany zastávka nebo oblouky u Dehtína a Točníka. Přibližně v 80 % tratě je kolej bezстыková a v některých úsecích jsou využity pražcové kotvy pro zvýšení stability koleje. Většina výhybek ve stanicích pochází ze 70. a 80. let a ty nejdůležitější jsou vybaveny elektrickým ohřevem výměn. [21] [24]

V celé délce tratě je využito štěrkové kolejové lože. Upevnění kolejnic k pražcům převládá nepřímé, tuhé a s podkladnicí. V úseku z Plzně do Lužan jsou použité betonové pražce SB5 a z Lužan do Klatov jsou pražce SB8. Pražce pochází z přelomu 70. a 80. let a v některých místech byly v minulých letech při opravách nahrazeny typem B91S. V oblasti přejezdů, výhybek nebo na mostech se někde vyskytují dřevěné pražce a na mostech bez průběžného štěrkového lože dřevěné mostnice. Dřevěné pražce a mostnice jsou vyrobeny z dubu, buku nebo ostatních tvrdých dřevin. [21] [24]

4.3 Železniční spodek

Tím, že trať prochází pahorkatým územím, je na trati umístěno velké množství umělých staveb železničního spodku. Celkem se v traťovém úseku z Plzně do Klatov nachází 83 propustků a 53 mostních objektů. Oba druhy umělých staveb jsou podrobněji popsány v tabulkách č. 4 a 5. Tunel se na trati nenachází žádný a rovněž podél tratě nejsou vybudovány protihlukové stěny. Stav umělých staveb je rozdílný. Některé z nich prošly v předcházejících letech rekonstrukcí (např. velké mosty přes Drnový potok v Klatovech a silnici I/27 ve Švihově, kamenný viadukt i ocelový most přes Radbuzu nedaleko Lhoty u Plzně). [21]

Tabulka 4 Přehled propustků

Staničení	ID propustku	Počet otvorů	Počet kolejí	Konstrukce propustku	Světlost	Přemostovaná překážka	Volná výška
[km]					[m]		[m]
49,789	10809	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,15
50,121	10810	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	2,20
51,067	10811	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	0,50
51,173	10812	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,65
51,595	10813	1	1	klenbová	1,98	občasný vodní tok	3,57
52,188	10814	1	1	desková	0,60	občasný vodní tok	2,10
52,357	10815	1	1	desková	1,95	občasný vodní tok	0,67
53,086	10816	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,55
53,786	11687	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	0,55
53,949	11688	1	1	klenbová	2,00	inundace	2,70
54,193	11689	1	1	desková	0,80	občasný vodní tok	0,40
54,325	11690	1	1	desková	0,60	občasný vodní tok	0,60
54,516	11691	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,25
54,910	11692	1	1	desková	0,50	občasný vodní tok	1,00
55,347	11693	1	1	klenbová	0,95	občasný vodní tok	2,20
55,461	11694	1	1	trubní (kruhová)	0,80	občasný vodní tok	0,80
55,603	11695	1	1	desková	1,10	trvalý vodní tok	0,60
56,627	11696	1	1	desková	0,60	občasný vodní tok	1,30
56,670	11697	1	1	klenbová	1,98	občasný vodní tok	1,80
56,878	11698	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,00
57,005	11699	1	1	desková	1,98	občasný vodní tok	1,15
57,206	11700	1	1	klenbová	1,98	občasný vodní tok	1,60
57,939	11701	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	2,75
58,307	11702	1	1	trubní (kruhová)	1,25	občasný vodní tok	1,25
58,544	11703	2	1	trubní (kruhová)	0,80 + 0,80	trvalý vodní tok	0,80
58,754	11704	1	1	klenbová	1,00	inundace	2,10
59,403	15443	1	1	desková	1,95	trvalý vodní tok	1,80
59,948	15444	1	3	trubní (kruhová)	1,25	občasný vodní tok	1,25
60,414	12011	1	1	trubní (kruhová)	0,80	občasný vodní tok	0,80
60,939	12012	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	1,00
61,074	12013	1	1	desková	1,20	trvalý vodní tok	0,65
61,327	12014	1	1	klenbová	1,98	občasný vodní tok	2,50
61,886	12015	1	1	desková	1,98	občasný vodní tok	2,15
62,581	12016	1	1	desková	0,75	občasný vodní tok	0,60
64,495	26341	1	1	trubní (kruhová)	0,80	občasný vodní tok	0,80
64,899	12018	1	1	desková	1,98	občasný vodní tok	1,60
65,170	12019	1	1	trubní (kruhová)	1,25	občasný vodní tok	1,25
65,259	12020	1	1	desková	0,95	občasný vodní tok	1,75
65,780	12021	1	1	desková	0,85	občasný vodní tok	1,65
67,243	12022	1	1	desková	0,95	trvalý vodní tok	1,30
67,677	12023	1	1	desková	0,90	trvalý vodní tok	1,80

68,036	12024	1	1	desková	1,90	trvalý vodní tok	1,85
68,291	12025	1	1	desková	1,60	občasný vodní tok	0,60
68,542	12026	1	1	trubní (kruhová)	1,00	občasný vodní tok	1,00
69,295	12027	1	1	desková	1,40	občasný vodní tok	0,55
69,798	12029	1	1	desková	1,25	občasný vodní tok	0,90
70,738	12030	2	1	trubní (kruhová)	1,25 + 1,25	trvalý vodní tok	1,25
71,401	12031	1	1	klenbová	1,50	trvalý vodní tok	2,85
72,692	15547	1	5	klenbová	1,50	trvalý vodní tok	1,80
73,039	15548	1	2	trubní (kruhová)	1,25	trvalý vodní tok	1,25
73,505	12750	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	0,61
73,707	12751	1	1	desková	1,20	občasný vodní tok	0,65
74,460	12752	1	1	klenbová	1,98	občasný vodní tok	2,70
75,112	12753	1	1	trubní (kruhová)	1,25	občasný vodní tok	1,25
75,652	12754	2	1	trubní (kruhová)	0,30 + 0,30	občasný vodní tok	0,30
77,068	12755	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,85
77,467	12756	1	1	trubní (kruhová)	1,00	občasný vodní tok	1,00
77,927	12757	1	1	desková	0,90	občasný vodní tok	1,05
79,096	15608	1	2	desková	2,00	občasný vodní tok	1,50
79,784	13227	1	1	desková	0,98	trvalý vodní tok	1,10
80,452	13228	1	1	klenbová	1,26	občasný vodní tok	2,15
81,801	13229	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	2,90
81,985	13230	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,65
83,980	13403	1	1	desková	1,45	trvalý vodní tok	1,10
84,073	13404	1	1	desková	1,15	občasný vodní tok	0,70
84,425	13405	1	1	klenbová	2,00	občasný vodní tok	2,00
84,672	13406	1	1	klenbová	1,50	trvalý vodní tok	1,35
85,380	13407	1	1	desková	1,00	trvalý vodní tok	0,60
85,885	13408	2	1	trubní (kruhová)	1,20 + 1,20	občasný vodní tok	1,20
87,496	13410	1	1	klenbová	1,00	trvalý vodní tok	2,35
88,444	13411	1	1	klenbová	1,00	trvalý vodní tok	1,80
88,710	13412	1	1	klenbová	2,00	trvalý vodní tok	3,50
90,111	15695	1	7	klenbová	1,00	občasný vodní tok	2,00
90,233	15696	1	3	klenbová	1,50	trvalý vodní tok	2,20
90,641	13690	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	3,00
91,402	13691	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	1,10
91,586	13692	1	1	desková	1,00	trvalý vodní tok	1,35
91,752	13693	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	1,80
91,834	13694	1	1	klenbová	1,00	trvalý vodní tok	3,00
92,311	13695	1	1	klenbová	1,99	trvalý vodní tok	1,40
93,486	13696	1	1	klenbová	1,00	občasný vodní tok	1,50
94,708	14049	1	1	desková	1,00	občasný vodní tok	0,80
95,009	26054	1	1	trubní (kruhová)	1,20	občasný vodní tok	1,20

(Zdroj dat: [21] [22] [23])

Tabulka 5 Přehled mostních objektů

Staničení	ID mostu	Konstrukce mostu	Číslo otvoru	Přemostovaná překážka	Volná výška	Kolmá světlost	Šikmá světlost	Poznámka
[km]					[m]	[m]	[m]	
49,225	6351	betonový s PŠL	1	příchod na nástupiště	2,50	5,00		podchod na nástupiště
49,686	4074	ocelový bez PŠL	1	chodník	4,10	19,80	-	-
				místní komunikace	4,27			-
				trvalý vodní tok	5,75			Drnový potok
			2	silnice II/185	4,10	14,70	-	-
chodník	3,94	-						
50,449	4075	betonový s PŠL	1	místní komunikace	2,38	3,95	-	-
51,446	4076	betonový s PŠL	1	volný terén	3,49	4,00	-	-
54,667	4282	kamenný s PŠL	1	účelová komunikace	4,46	4,00	-	zemědělská komunikace
55,220	4283	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	2,90	4,00	-	zemědělská komunikace
56,080	4284	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	2,90	3,00	-	Točnický potok
56,552	4285	betonový s PŠL	1	místní komunikace	3,60	4,00	-	-
56,688	4286	ocelový bez PŠL	1	silnice I/27	4,20	10,00	-	silniční výšková značka 4,0 m
58,063	4287	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	3,35	4,00	-	zemědělská komunikace
59,106	4288	ocelový bez PŠL	1	trvalý vodní tok	8,95	15,37	-	Točnický potok
				účelová komunikace	4,90			zemědělská komunikace
			2	silnice I/27	4,90	15,37	-	silniční výšková značka 4,7 m
60,145	6434	kamenný s PŠL	1	místní komunikace	3,50	4,00	-	silniční výšková značka 3,2 m
60,297	4634	kamenný s PŠL	1	místní komunikace	3,25	4,00	-	silniční výšková značka 3,1 m
60,746	4635	betonový s PŠL	1	občasný vodní tok	3,45	3,95	-	-
				účelová komunikace	3,33			zemědělská komunikace
62,207	4636	ocelový bez PŠL	1	trvalý vodní tok	4,55	15,00	-	Třebýcinský potok.
				účelová komunikace	3,75			zemědělská komunikace
63,108	4637	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	3,63	5,90	-	zemědělská komunikace
			2	inundace	3,69	5,90	-	zátopové území
63,352	11060	ocelový s PŠL	1	inundace	3,50	14,80	-	-
63,553	4639	ocelový bez PŠL	2	trvalý vodní tok	4,90	35,02	-	řeka Úhlava
			3	inundace	3,70	35,02	-	-
			1	inundace	3,70	35,02	-	-
63,694	4640	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	3,23	6,04	-	zemědělská komunikace
64,507	11331	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	4,35	6,00	-	zemědělská komunikace
66,059	4642	betonový s PŠL	1	volný terén	1,51	3,00	-	-
66,102	4643	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	1,80	4,00	-	-
66,829	4644	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	1,65	3,00	-	Vřeskovický potok
70,158	4645	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	2,65	4,00	-	Luční potok
72,007	4646	kamenný s PŠL	1	účelová komunikace	4,25	4,00	-	zemědělská komunikace
72,136	4647	kamenný s PŠL	1	místní komunikace	5,30	6,00	-	-
				trvalý vodní tok	6,50			-

72,211	4648	betonový s PŠL	1	silnice II/230	4,65	5,92	-	silniční výšková značka 3,5 m
74,405	4975	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	3,00	4,00	-	Žerovický potok
76,563	4976	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	2,80	4,00	-	zátopové území
79,541	5069	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	2,09	2,50	-	stálá vodoteč z ČOV
80,412	5070	betonový s PŠL	1	trvalý vodní tok	3,65	5,00	-	regulovaný potok
80,872	5071	betonový s PŠL	1	účelová komunikace	3,27	4,00	-	zemědělská komunikace
82,699	5072	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	4,25	3,00	-	-
82,738	5073	ocelový bez PŠL	1	chodník	4,42	8,00	-	silniční výšková značka 4,3 m
				silnice II/180	4,47			
83,471	6564	kamenný s PŠL	1	účelová komunikace	5,00	5,85	6,00	zemědělská komunikace
85,121	5252	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	3,20	3,00	-	-
86,458	5253	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	7,90	8,60	-	-
86,864	5254	kamenný s PŠL	1	účelová komunikace	3,88	4,00	-	komunikace Lesy ČR
87,609	5255	kamenný s PŠL	1	inundace	11,80	6,80	-	zátopové území
			2	účelová komunikace	11,80	6,80	-	zemědělská komunikace
87,735	5256	ocelový bez PŠL	1	trvalý vodní tok	12,10	39,90	-	řeka Radbuza u obou opěr zátopové území
				inundace	11,00			
89,427	5257	kamenný s PŠL	1	trvalý vodní tok	6,50	8,95	-	luční potok (zakrytý)
				místní komunikace	5,10			
89,712	5258	kamenný s PŠL	1	místní komunikace	4,10	6,00	-	silniční výšková značka 3,0 m
90,440	6592	kamenný s PŠL	1	volný terén	3,94	3,00	-	-
90,848	5388	kamenný s PŠL	1	účelová komunikace	4,26	5,10	-	komunikace pro lesy
			2	trvalý vodní tok	7,90	4,10	-	-
91,989	5389	kamenný s PŠL	1	volný terén	3,20	3,00	4,54	lesní pěšina
92,808	5390	kamenný s PŠL	1	občasný vodní tok	3,40	4,00	-	-
				účelová komunikace	3,40			
93,788	5391	betonový s PŠL	1	chodník	4,80	15,00	15,02	-
				místní komunikace	4,95			
94,322	5392	ocelový bez PŠL	1	účelová komunikace	5,38	10,30	21,44	komunikace Škoda a. s.
			2	železniční vlečka	6,61	6,00	12,62	vlečka ETD Škoda
96,257	11112	betonový s PŠL	1	chodník	2,93	4,48	5,41	-
96,297	5567	ocelový bez PŠL	2	železniční trať	5,85	20,15	29,55	trať č. 170 a 180
			1	místní komunikace	3,70	20,15	29,55	silniční výšková značka 3,7 m
96,495	5568	kamenný s PŠL	1	místní komunikace	4,30	7,58	7,70	komunikace ke garážím
96,674	11367	ocelový s PŠL	1	chodník	7,62	15,05	-	-
				místní komunikace	7,53			
96,783	5570	kamenný s PŠL/ ocelový bez PŠL	3	místní komunikace	11,35	8,94	-	ulice Denisovo nábřeží
			2	trvalý vodní tok	12,80	60,55	-	řeka Radbuza
			1	místní komunikace	11,35	9,44	-	ulice Anglické nábřeží
			4	volný terén	-	9,44	-	-

(Zdroj dat: [21] [22] [23])

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

Staniční i traťové zabezpečovací zařízení je III. kategorie. V železničních stanicích se používá elektronické stavědlo typ ESA 11 nebo ESA 33. Jako traťové zabezpečení se používá automatické hradlo. Zjišťování konce vlaku probíhá samočinně činností zabezpečovacího zařízení. K zjišťování konce vlaku se nově používají počítače náprav. Mezi Přešticemi, Švihovem a Klatovy jsou navíc umístěna automatická hradla AH88 s návěstním bodem. Tím dochází ke zvýšení propustnosti tratě v tomto úseku. Obsluha zabezpečovacího zařízení probíhá z JOP výpravčím v žst. Klatovy. V železničních stanicích na trati je umožněna nouzová obsluha pohotovostním výpravčím. Technologické zázemí pro dálkové řízení je umístěno v bývalé výpravní budově železniční stanice Chlumčany u Dobřan. [25]

V předchozích letech byly provedeny úpravy SZZ v úseku od zastávky Plzeň-Doudlevec až na hlavní nádraží. Celý tento úsek již totiž spadá do obvodu žst. Plzeň hl. n. a úpravy probíhaly v souvislosti s celkovou přestavbou uzlu Plzeň.

4.3.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Na 48 km dlouhém úseku se nachází celkem 33 úrovnových křížení železnice s dalšími pozemními komunikacemi. Žádný přejezd není zabezpečen pouze výstražným křížem. Pět přejezdů přes polní cesty je zabezpečeno trvale uzavřenými závorami a přejezd je možné otevřít pouze oprávněnou osobou. Ostatní přejezdy jsou vybaveny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením a nejdůležitější přejezdy jsou vybaveny také doplňkovými závorovými břevny. Některé přejezdy nemají vhodný úhel křížení dráhy s pozemní komunikací (45° až 60° a 115° až 135°). V železničních stanicích se nachází přejezdy v Přešticích a Chlumčanech u Dobřan. Přejezd P886 slouží pouze pro pěší a cyklisty. Všechny důležité údaje o přejezdech jsou shrnuty v tabulce č. 6. [23]

Na železničních přejezdech v řešeném úseku se za posledních 15 let stalo celkem 18 nehod, při kterých zemřely 4 osoby a lehce se zranilo 5 osob. Jako nejnebezpečnější se jeví přejezd P872 u zastávky Přeštice-Zastávka se 3 nehodami a 4 oběťmi. Úhel křížení je 85° a po sérii nehod byl přejezd dovybaven závorami. Tři nehody se 3 lehkými zraněními se staly na přejezdu P867 u Lužan. Dvě z nich se staly v době rekonstrukce přilehlé komunikace I/27 a pravděpodobně to byla příčina vzniku nehod. [26]

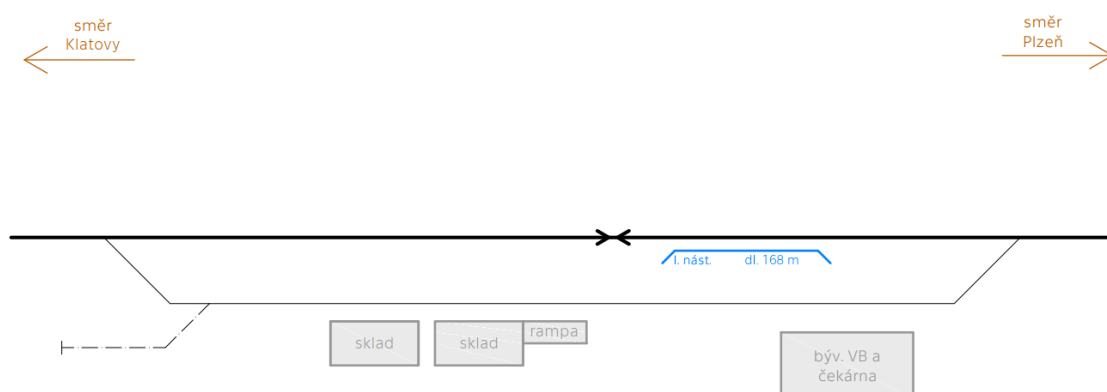
Tabulka 6 Přehled železničních přejezdů

Označení přejezdu	Staničení	Zabezpečení	Traťový úsek	Komunikace	Délka přejezdu	Šířka přejezdu	Úhel křížení
	[km]				[m]	[m]	[°]
P852	52,373	PZS	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	5,0	5,7	90
P853	52,960	PZM	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	8,5	4,0	90
P854	53,803	PZS	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	5,0	6,0	90
P855	54,196	PZS	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	5,0	4,0	90
P856	54,355	PZM	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	10,5	4,0	90
P858	55,654	PZS	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	5,0	3,0	90
P859	58,552	PZS	Klatovy – Švihov	MK IV. třídy	5,8	3,0	60
P860	59,381	PZS	Klatovy – Švihov	MK III. třídy	5,0	6,0	90
P861	61,250	PZM	Švihov – Přeštice	MK IV. třídy	8,4	3,0	110
P862	62,586	PZS	Švihov – Přeštice	silnice III/11760	5,2	7,8	75
P864	65,934	PZS	Švihov – Přeštice	MK III. třídy	5,0	6,0	90
P865	66,068	PZS	Švihov – Přeštice	MK III. třídy	5,4	6,0	70
P866	66,362	PZS	Švihov – Přeštice	silnice II/182	5,8	9,0	60
P867	68,297	PZS	Švihov – Přeštice	silnice III/0275	5,1	6,0	85
P868	69,305	PZS	Švihov – Přeštice	silnice III/1176	7,1	8,2	45
P869	71,600	PZS-Z	Švihov – Přeštice	silnice II/183	5,0	8,5	90
P870	72,883	PZS-Z	žst. Přeštice	MK III. třídy	14,8	9,2	90
P871	74,258	PZS	Přeštice – Chlumčany	MK IV. třídy	5,2	6,0	75
P872	75,961	PZS-Z	Přeštice – Chlumčany	silnice III/18030	5,1	7,2	85
P873	77,386	PZS	Přeštice – Chlumčany	MK IV. třídy	5,2	9,0	75
P874	78,225	PZS	Přeštice – Chlumčany	MK III. třídy	5,2	6,0	75
P875	78,769	PZS-Z	žst. Chlumčany	silnice III/18040	16,0	18,0	75
P876	79,834	PZS	Chlumčany – Dobřany	MK IV. třídy	9,7	6,0	90
P877	80,645	PZS	Chlumčany – Dobřany	silnice III/18036	5,2	12,0	115
P878	82,240	PZS	Chlumčany – Dobřany	MK IV. třídy	5,0	4,8	90
P879	85,089	PZM	Dobřany – Plzeň-Valcha	MK IV. třídy	6,8	3,0	90
P880	85,557	PZS	Dobřany – Plzeň-Valcha	silnice III/18034	7,1	8,4	135
P881	86,353	PZM	Dobřany – Plzeň-Valcha	MK IV. třídy	9,4	3,0	90
P882	91,163	PZS-S	Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n.	silnice III/18043	8,9	11,8	45
P883	94,078	PZS	Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n.	MK III. třídy	5,1	6,0	100
P884	94,887	PZS-Z	Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n.	silnice III/18032	12,5	16,8	50
P885	95,436	PZS-Z	Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n.	MK III. třídy	11,1	7,6	135
P886	96,014	PZS-Z	Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n.	MK IV. třídy	13,1	7,5	90

(Zdroj dat: [23])

4.4 Podrobný popis zastávek a železničních stanic

Nákladíště a zastávka Točnick



Obrázek 34 Dopravní schéma nz. Točnick

(vlastní tvorba)

Nákladíště a zastávka Točnick se nachází v km 53,465. Jsou zde v provozu dvě koleje a mezi nimi je umístěno u koleje č. 1 sypané nástupiště. Má délku 168 m a nástupní hrana je ve výšce 200 mm nad temenem kolejnice. V nákladíšti a zastávce jsou v provozu 3 výhybky. Na výhybku č. 2 navazuje provozovaná vlečka Primagra, a.s. Vedle koleje č. 3 je umístěna boční rampa, která je ale zarostlá náletovými dřevinami a není využívána. V okolí zastávky jsou rozmístěna 4 světelná návěstidla automatického hradla. Údaje o nástupišti, návěstidlech, kolejích, výhybkách, výkolejkách a vlečce jsou shrnuty v tabulkách č. 7, 8, 9, 10, 11 a 12. [22] [25]

Tabulka 7 Přehled nástupišť nz. Točnick

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	53,364	53,532	168	200	úrovňové jednostranné	sypané	-

Tabulka 8 Přehled návěstidel AHr. Točnick

Označení	Druh	Staničení
		[km]
PřSo	předvěst	53,100
Lo	aut. hradlo	53,819
So	aut. hradlo	54,180
PřLo	předvěst	54,540

Tabulka 9 Přehled kolejí nz. Točnick

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1	traťová	388	N3-N1	90	S49	beton	-
3	manipulační	388	N3-N1	40	A/S49	beton/dřevo	-

Tabulka 10 Přehled výhybek nz. Točnick

Číslo	Staničení	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
3	53,125	J	S49	1:9-300-Ppd	50	ručně
2	53,203	J	T	1:9-300-Plid	50	ručně
1	53,587	J	S49	1:9-190-Lld	40	ručně

Tabulka 11 Přehled výkolejek nz. Točnick

Označení	Staničení	Přestavování
	[km]	
Vk1	53,534	ručně
Vk2	53,144	ručně

Tabulka 12 Přehled vleček nz. Točnick

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2014	Primagra, a.s. - vlečka Točnick	vých. č. 2 km 53,203	1164	Primagra, a.s.	Primagra, a.s.	ANO UP5170	-

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Dehtín



Obrázek 35 Dopravní schéma z. Dehtín

(vlastní tvorba)

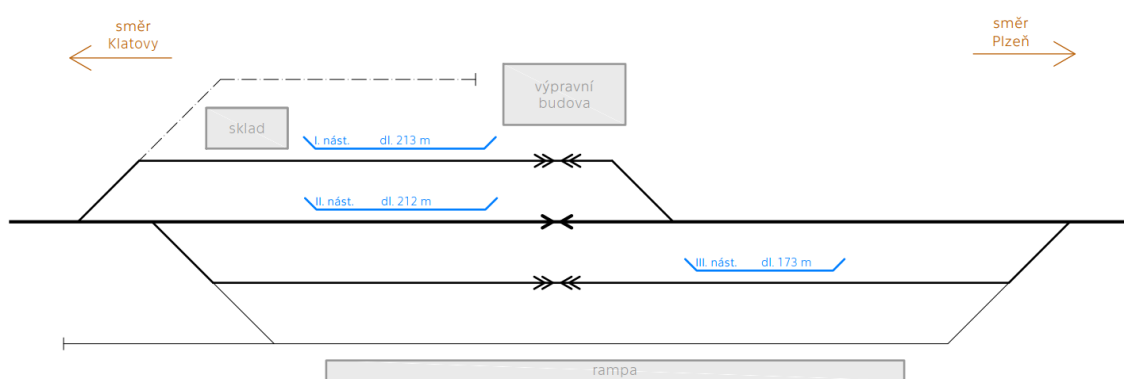
Zastávka Dehtín leží v km 56,989. Nástupiště je umístěno vně směrového oblouku a má délku 188 m. Nástupní hrana je ve výšce 380 mm nad TK. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 13. [22] [25]

Tabulka 13 Přehled nástupišť z. Dehtín

Číslo	Kolej	Staniční začátek	Staniční konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	56,802	56,990	188	380	úrovňové vnější	SUDOP	-

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Železniční stanice Švihov u Klatov



Obrázek 36 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov

(vlastní tvorba)

Výpravní budova v železniční stanici Švihov u Klatov se nachází v km 59,733. Cestujícím slouží 2 úrovňová nástupiště konstrukce SUDOP u kolejí č. 1 a 2. Obě nástupiště mají délku přes 200 m a nástupní výšku 250 mm nad TK. Třetí nástupiště konstrukce Tischer se nachází u koleje č. 3, má délku 173 m a nástupní výška je shodná s předchozími. V žst. jsou 3 dopravní koleje, přičemž hlavní průjezdná kolej je rozdělena cestovým návěstidlem na dvě části. Dále je zde pro nákladní dopravu manipulační kolej č. 5 a kusá kolej č. 5a. Celkem 3 koleje mají užitečnou délku přes 500 m. Nachází se zde 2 výkolejky a 8 jednoduchých nebo obloukových výhybek, které jsou ovládány místně nebo dálkově. Vedle koleje č. 5 je umístěna dlouhá boční rampa. Do železniční stanice je zapojena již dlouho nepoužívaná vlečka ESO Švihov a není předpoklad jejího budoucího využití. Úřední povolení k užívání vlečky bylo zrušeno. Údaje o nástupištích, návěstidlech, kolejích, výhybkách, výkolejkách a vlečce jsou shrnuty v tabulkách č. 14, 15, 16, 17, 18 a 19. [22] [25]

Tabulka 14 Přehled nástupišť žst. Švihov u Klatov

Číslo	Kolej	Staniční začátek	Staniční konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	2	59,525	59,738	213	250	úrovňové vnější	SUDOP	-
II.	1	59,526	59,738	212	250	úrovňové jednostranné	SUDOP	-
III.	3	59,744	59,917	173	250	úrovňové jednostranné	Tischer	přechod v km 59,745

Tabulka 15 Přehled návěstidel žst. Švihov u Klatov

Označení	Druh	Staniční
		[km]
PřS	předvěst	58,340
S	vjezdové	59,040
Se3	seřaďovací	59,369
L2	odjezdové	59,462
L1	odjezdové	59,488
L3	odjezdové	59,505
Sc1	cestové	59,738
Sc2	cestové	59,741
Se2	seřaďovací	59,804
S3	odjezdové	60,062
S1a	odjezdové	60,082
Se1	seřaďovací	60,166
L	vjezdové	60,424
PřL	předvěst	61,380

Tabulka 16 Přehled kolejí žst. Švihov u Klatov

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1a	dopravní hlavní	278	Se2-S1a	80	S49	beton	-
1	dopravní hlavní	250	L1-Sc1	80	S49	beton	-
1a+1	dopravní hlavní	594	L1-S1a	-	-	-	-
2	dopravní	279	L2-Sc2	40	S49	beton	-
3	dopravní	557	L3-S3	40	S49	beton/dřevo	-
5	manipulační	570	N5-N2	40	S49	beton/dřevo	-
5a	manipulační	37	Z5a-N4	40	S49	beton/dřevo	kusá

Tabulka 17 Přehled výhybek žst. Švihov u Klatov

Číslo	Staniční	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
8	59,394	J	S49	1:9-190-Lld	40	elektromotoricky
7	59,425	Obl-o	S49	1:7,5-190(384/376)-Lld	50	elektromotoricky

6	59,420	J	S49	1:9-300-Ppd	50	ručně
5	59,462	Obl-o	S49	1:7,5-190(384/376)-Ppd	50	ručně
4	59,522	J	S49	1:7,5-190-Ppd	40	ručně
3	59,802	J	S49	1:9-190-Ppd	40	elektromotoricky
2	59,116	Obl-o	S49	1:7,5-190(380/380)-Pld	50	ručně
1	60,159	J	S49	1:9-300-Lld	50	elektromotoricky

Tabulka 18 Přehled výkolejek žst. Švihov u Klatov

Označení	Staničení	Přestavování
	[km]	
Vk2	59,466	ručně
Vk1	60,070	ručně

Tabulka 19 Přehled vleček žst. Švihov u Klatov

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2170	ESO Švihov	vých. č. 7 km 59,417	304	-	neznámý	NE zrušeno	-

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Červené Poříčí



Obrázek 37 Dopravní schéma z. Červené Poříčí

(vlastní tvorba)

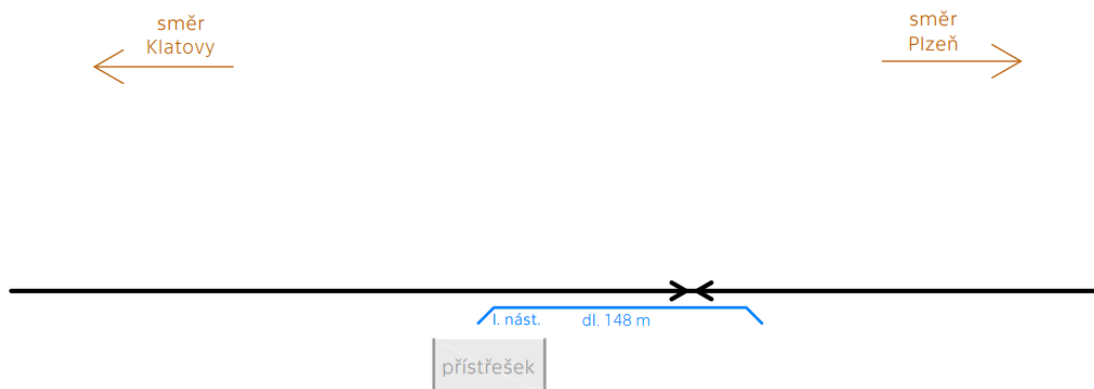
Zastávka Červené Poříčí se nachází v km 62,605 u železničního přejezdu. Je zde umístěno vnější nástupiště konstrukce SUDOP délky 210 m s nástupní hranou ve výšce 380 mm nad TK. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 20. [22] [25]

Tabulka 20 Přehled nástupišť z. Červené Poříčí

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	62,594	62,804	210	380	úrovňové vnější	SUDOP	-

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Borovy



Obrázek 38 Dopravní schéma z Borovy

(vlastní tvorba)

Zastávka Borovy leží v traťovém kilometru 66,381. Nachází se zde vnější nástupiště konstrukce SUDOP s délkou 148 m a s nástupní hranou ve výšce 380 mm nad TK. Přístup na nástupiště je od silnice a železničního přejezdu. V okolí zastávky jsou rozmístěna čtyři světelná návěstidla automatického hradla. Údaje o nástupišti a návěstidlech jsou shrnuty v tabulkách č. 21 a 22. [22] [25]

Tabulka 21 Přehled nástupišť z Borovy

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	66,384	66,616	148	380	úrovňové vnější	SUDOP	-

Tabulka 22 Přehled návěstidel AHr. Borovy

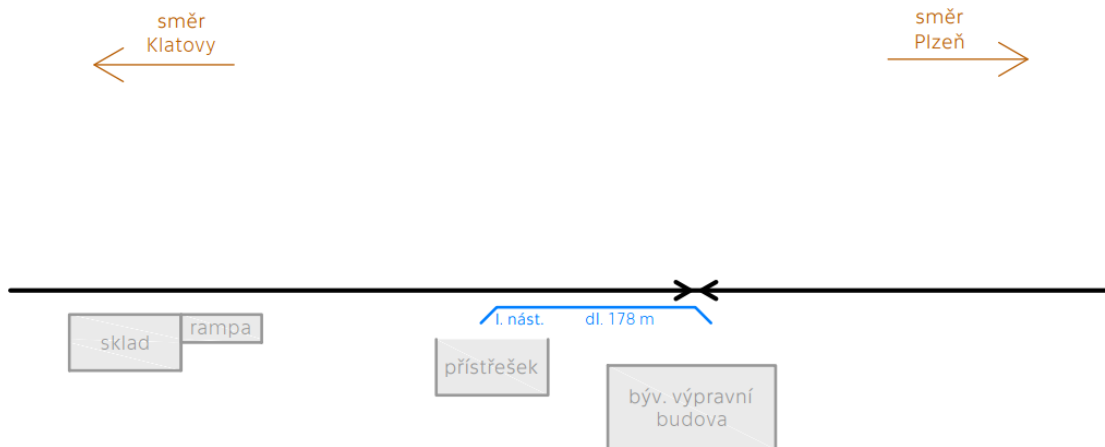
Označení	Druh	Staničení
		[km]
PřSo	předvěst	65,250
Lo	aut. hradlo	65,610
So	aut. hradlo	66,055
PřLo	předvěst	66,349

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Lužany

Železniční zastávka Lužany se nachází v km 69,065 tratě. Cestujícím slouží 178 m dlouhé nástupiště konstrukce SUDOP. Nástupní hrana je ve výšce 380 mm nad temenem kolejnice. Betonové desky tvořící nástupiště byly v předchozích letech vyměněny

za zcela nové. Vedle traťové koleje se nachází sklad a boční rampa. V minulosti totiž Lužany nebyly pouze zastávkou, ale železniční stanicí, což dokládá i velká bývalá výpravní budova. Sklad s rampou stojí u dnes již vytrhané koleje. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 23. [22] [25]



Obrázek 39 Dopravní schéma z Lužany

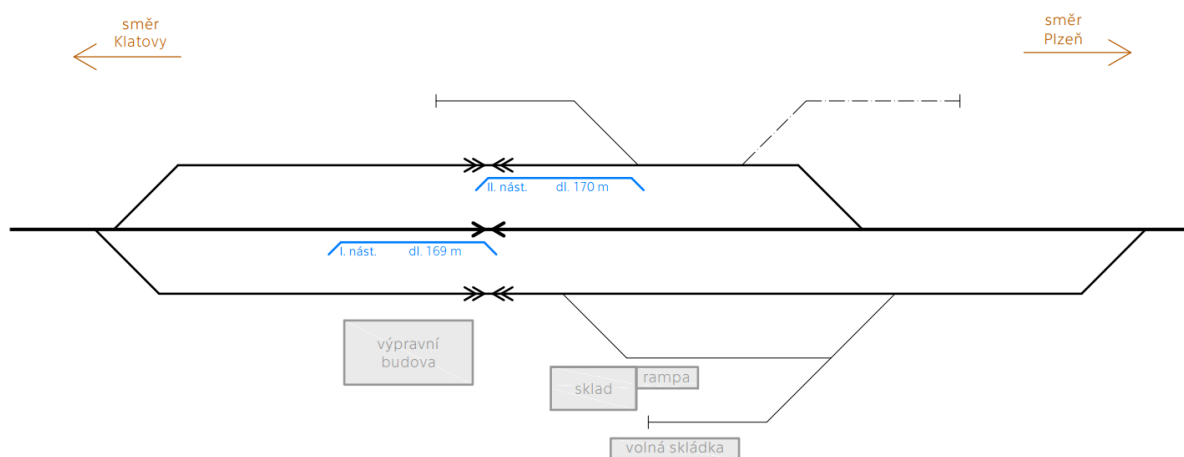
(vlastní tvorba)

Tabulka 23 Přehled nástupišť z Lužany

Číslo	Kolej	Staniční začátek	Staniční konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	68,962	69,140	178	380	úrovňové vnější	SUDOP	nové desky

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Železniční stanice Přeštice



Obrázek 40 Dopravní schéma žst. Přeštice

(vlastní tvorba)

Železniční stanice Přeštice se nachází v km 72,448. U kolejí č. 1 a 2 jsou umístěna 2 úroňová jednostranná nástupiště konstrukce Tischer. Obě jsou dlouhá kolem 170 m a nástupní hrana je ve výšce 250 mm nad TK. V žst. se využívají 3 dopravní koleje, přičemž koleje č. 1 a 3 jsou cestovými návěstidly rozděleny na dvě části. Dále je zde jedna průjezdná manipulační kolej a 2 kusé manipulační koleje. Kolej č. 4 vede do zázemí SŽDC pro údržbu a opravu tratí. Nejdelší kolejí ve stanici je hlavní dopravní s délkou 604 m. Používá se zde 5 výkolejek a celkem 9 výhybek ovládaných dálkově nebo místně. Nákladní doprava využívá boční rampu u koleje č. 5 a volnou skládku u koleje č. 7. Na boční rampu přímo navazuje opravený objekt skladiště, který využívá SŽDC pro správu tratí. Součástí žst. je i vlečka do areálu MONTPREFA, která se dlouhodobě nepoužívá a v roce 2004 bylo zrušeno úřední povolení. Druhá vlečka do skladu ZNZ Přeštice byla zrušena a snesena v roce 2011. Údaje o nástupištech, návěstidlech, kolejích, výhybkách, výkolejkách a vlečkách jsou shrnuty v tabulkách č. 24, 25, 26, 27, 28 a 29. [22] [25]

Tabulka 24 Přehled nástupišť žst. Přeštice

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	72,359	72,528	169	250	úroňové jednostranné	Tischer	-
II.	2	72,494	72,664	170	250	úroňové jednostranné	Tischer	přechod v km 72,535

Tabulka 25 Přehled návěstidel žst. Přeštice

Označení	Druh	Staničení
		[km]
PřS	předvěst	71,181
S	vjezdové	71,987
Se6	seřadovací	72,037
Se5	seřadovací	72,257
L3	odjezdové	72,326
L1	odjezdové	72,368
L2	odjezdové	72,408
Sc2	cestové	72,743
Sc1	cestové	72,777
Sc3	cestové	72,816
Se4	seřadovací	72,896
Se3	seřadovací	72,896
S1a	odjezdové	72,972
S3a	odjezdové	72,972
Se2	seřadovací	73,072
Se1	seřadovací	73,220
L	vjezdové	73,270
PřL	předvěst	74,000

Tabulka 26 Přehled kolejí žst. Přeštice

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1a	dopravní hlavní	76	Se3-S1a	60	S49	beton	-
1	dopravní hlavní	409	L1-Sc1	60	S49	beton	-
1a+1	dopravní hlavní	604	L1-S1a	-	-	-	-
2	dopravní	335	L2-Sc2	40	S49	beton/dřevo	-
3a	dopravní	76	Se4-S3a	40	S49	dřevo	-
3	dopravní	490	L3-Sc3	40	S49/T	beton/dřevo	-
3a+3	dopravní	646	L3-S3a	-	-	-	-
4	manipulační	46	Z4-N7	40	A	beton/dřevo	-
5	manipulační	306	N8-N3	40	A/T	dřevo	-
7	manipulační	192	Z7-N5	40	S49	beton	kusá

Tabulka 27 Přehled výhybek žst. Přeštice

Číslo	Staničení	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
11	72,257	J	S49	1:9-300-Ppd	50	elektromotoricky
10	72,290	J	S49	1:9-300-Lld	50	elektromotoricky
8	72,485	J	S49	1:9-300-Ppd	50	ručně
7	72,595	J	A	6°-II-Ppd	-	ručně
6	72,751	J	S49	1:9-300-Lld	50	ručně
5	72,851	O	T	6°(4°+2°)-I-Lld	-	ručně
4	72,856	J	S49	1:9-300-Plld	50	elektromotoricky
3	72,879	J	T	6°-II-Lld	-	ručně
1	73,072	J	S49	1:9-300-Lld	50	elektromotoricky

Tabulka 28 Přehled výkolejek žst. Přeštice

Označení	Staničení	Přestavování
	[km]	
Vk5	72,541	ručně
Vk4	72,555	ručně
Vk3	72,806	ručně
Vk2	72,810	ručně
Vk1	72,810	ručně

Tabulka 29 Přehled vleček žst. Přeštice

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2242	Vlečka MONTPREFA Přeštice	vých. č. 6 km 72,712	699	-	neznámý	NE zrušeno 2004	-
2148	Vlečka ZNZ, sklad Přeštice	-	-	-	-	NE zrušeno 2011	odpojena a snesena

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Přeštice-Zastávka



Obrázek 41 Dopravní schéma z. Přeštice-Zastávka

(vlastní tvorba)

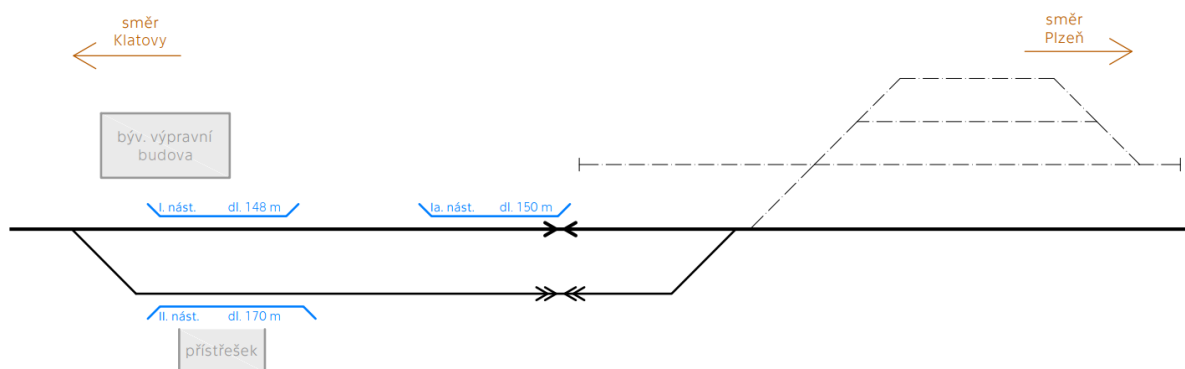
Železniční zastávka se nachází v km 76,095. Je zde umístěno jedno vnější nástupiště konstrukce Tischer s nástupní hranou ve výšce 300 mm nad TK. Délka nástupiště dosahuje 267 m a je z dnešního hlediska výrazně naddimenzována. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 30. [22] [25]

Tabulka 30 Přehled nástupišť z. Přeštice-Zastávka

Číslo	Kolej	Staničený začátek	Staničený konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	75,969	76,236	267	300	úrovňové vnější	Tischer	-

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Železniční stanice Chlumčany u Dobřan



Obrázek 42 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan

(vlastní tvorba)

Železniční stanice se nachází v km 78,688 a je rozvětvena pouze do dvou dopravních kolejí č. 1 a 3. Jsou zde umístěna 3 vnější nástupiště konstrukce SUDOP, přičemž

nástupiště č. I u koleje 1c se v běžném provozu nevyužívá. Všechny nástupiště mají délku mezi 148 m až 170 m a nástupní hrany jsou ve výšce 250 mm nebo 380 mm nad TK. Dopravní koleje jsou cestovými návěstidly rozděleny na 3 části kvůli železničnímu přejezdu P875. Obě dopravní koleje dosahují délky přes 630 m. V žst. jsou 3 dálkově ovládané výhybky. Za výhybkou č. 1 začíná provozovaná vlečka s předávacím kolejištěm se 3 kolejemi. Vlastníkem vlečky jsou firmy LASSELSBERGER, a.s. a Xella CZ, s.r.o. Další dvě vlečky již byly odpojeny a vytrhány dřívě. Údaje o nástupištích, návěstidlech, kolejích, výhybkách, a vlečkách jsou v tabulkách č. 31, 32, 33, 34 a 35. [22] [25]

Tabulka 31 Přehled nástupišť žst. Chlumčany u Dobřan

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
IA.	1a	78,799	78,949	150	250	úrovňové vnější	SUDOP	přístup přejezd P875
I.	1c	78,620	78,768	148	250	úrovňové vnější	SUDOP	přístup přejezd P875
II.	3c	78,567	78,737	170	380	úrovňové vnější	SUDOP	přístup přejezd P875

Tabulka 32 Přehled návěstidel žst. Chlumčany u Dobřan

Označení	Druh	Staničení
		[km]
Př5	předvěst	77,050
S	vjezdové	77,900
Se5	seřadovací	78,215
Se4	seřadovací	78,265
Se3	seřadovací	78,406
L1c	odjezdové	78,498
L3c	odjezdové	78,501
Sc1c	cestové	78,755
Sc3c	cestové	78,760
Lc1a	cestové	78,795
Lc3a	cestové	78,800
S1a	odjezdové	79,134
S3a	odjezdové	79,134
Se2	seřadovací	79,280
Se1	seřadovací	79,308
L	vjezdové	79,450
PřL	předvěst	80,153

Tabulka 33 Přehled kolejí žst. Chlumčany u Dobřan

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1a	dopravní hlavní	339	Lc1a-S1a	80	S49	beton	-
1c	dopravní hlavní	257	L1c-Sc1c	75/80	S49	beton	-
1a+1b+1c	dopravní hlavní	636	L1c-S1a	-	-	-	-
3a	dopravní	334	Lc3a-S3a	40	S49	beton	-
3c	dopravní	259	L3c-Sc3c	40	S49	beton	-
3a+3b+3c	dopravní	633	L3c-S3a	-	-	-	-

Tabulka 34 Přehled výhybek žst. Chlumčany u Dobřan

Číslo	Staničení	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
6	78,406	Obl-j	S49	1:12-500(500/250)-Ppd	40	elektromotoricky
2	79,217	J	S49	1:9-300-Lpd	50	elektromotoricky
1	79,221	J	S49	1:9-300-Lld	50	elektromotoricky

Tabulka 35 Přehled vleček žst. Chlumčany u Dobřan

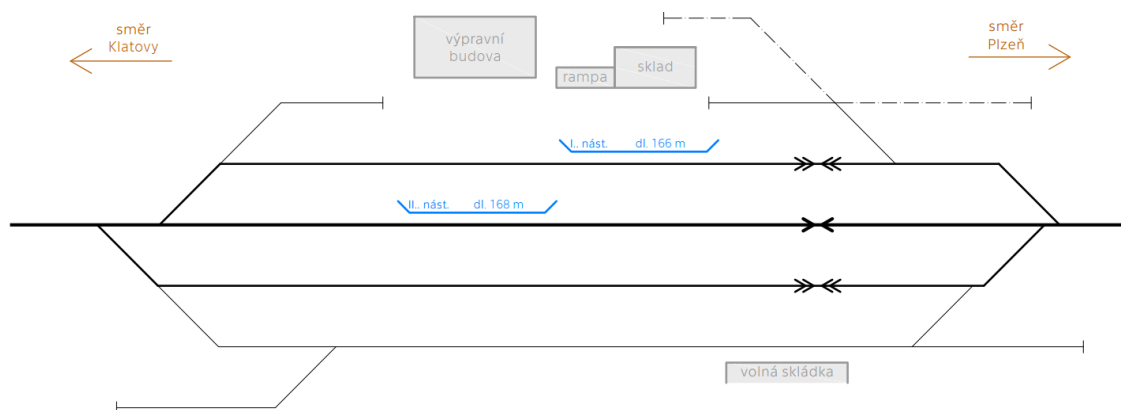
č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2059	LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan	vých. č. 1 km 79,205	3094	JOANNES, s.r.o.	LASSELSBERGER, a.s.	ANO UP4262	-
-	YTONG Chlumčany u Dobřan	vých. č. K1 km 0,390	1556	JOANNES, s.r.o.	Xella CZ, s.r.o.	ANO UP4299	připojena k vlečce č. 2059
2173	HANECO s.r.o. Chlumčany u Dobřan	-	-	-	-	NE zrušeno 2005	odpojena a snesena
2227	AGRO a.s. Přeštice	-	-	-	-	NE zrušeno	odpojena a snesena

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Železniční stanice Dobřany

Železniční stanice Dobřany je umístěna v km 82,972. Nachází se zde 2 úrovněvá nástupiště konstrukce SUDOP s délkou 168 m a 169 m. Nástupní hrana je ve výšce 250 mm nad TK. V žst. jsou 3 dopravní koleje č. 1, 2 a 3 s délkami 601 m, 598 m a 643 m. Dále je zde 1 průjezdná manipulační kolej č. 5, na kterou navazují kusé manipulační koleje č. 5a a 5b. Dříve průjezdná manipulační kolej č. 4 byla přerušena a vznikly

tak dvě kusé manipulační koleje č. 4a a 4b. Vedle koleje č. 5 je volná skládka pro nakládání sypkých materiálů do nákladních vagónů. Na opačné straně kolejiště vedle výpravní budovy se nachází boční rampa a skladiště. Bohužel se u rampy již nenachází provozovaná kolej a je zde pouze I. nástupiště. Obě vlečky zapojené do žst. se již delší dobu nepoužívají a mají zrušené úřední povolení. Údaje o nástupištích, návěstidlech, kolejích, výhybkách, výkolejkách a vlečkách jsou shrnuty v tabulkách č. 36, 37, 38, 39, 40 a 41. [22] [25]



Obrázek 43 Dopravní schéma žst. Dobruška

(vlastní tvorba)

Tabulka 36 Přehled nástupišť žst. Dobruška

Číslo	Kolej	Staniční začátek	Staniční konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
II.	1	82,893	83,061	168	250	úrovňové jednostranné	SUDOP	přechod v km 83,025
I.	2	83,030	83,196	166	250	úrovňové vnější	SUDOP	-

Tabulka 37 Přehled návěstidel žst. Dobruška

Označení	Druh	Staniční
		[km]
PřS	předvěst	81,309
S	vjezdové	82,235
Se2	seřaďovací	82,718
L3	odjezdové	82,861
L1	odjezdové	82,899
L2	odjezdové	82,912
S1	odjezdové	83,500
S2	odjezdové	83,510
S3	odjezdové	83,504
Se1	seřaďovací	83,631
L	vjezdové	83,833
PřL	předvěst	84,548

Tabulka 38 Přehled kolejí žst. Dobřany

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1	dopravní hlavní	601	L1-S1	60/70	S49	beton/dřevo	-
2	dopravní	598	L2-S2	40	S49/T	beton/dřevo	-
3	dopravní	643	L3-S3	40	S49	beton/dřevo	-
4a	manipulační	44	Z4a-NK6	40	S49	beton	kusá
4b	manipulační	44	N8-Z4b	40	S49	dřevo	kusá
5a	manipulační	21	N4-Z5a	40	A	dřevo	kusá
5b	manipulační	36	Z5b-N7	40	A	dřevo	kusá
5	manipulační	551	N10-N3	40	A/S49	dřevo	-

Tabulka 39 Přehled výhybek žst. Dobřany

Číslo	Staničení	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
11	82,749	Obl-j	S49	1:12-500(500/250)-Ppd	40	elektromotoricky
10	82,796	Obl-j	S49	1:9-300(1205/240)-Ppd	40	ručně
9	82,791	J	S49	1:12-500-Plid	60	elektromotoricky
8	82,837	J	S49	1:9-300-Plid	50	ručně
7	82,931	J	S49	1:9-190-Lld	40	ručně
6	83,296	C	S49	1:9-190-ld	40	ručně
5	83,342	J	S49	1:9-190-Ppd	40	ručně
4	83,379	J	S49	1:9-190-Lpd	40	ručně
3	83,449	J	S49	1:9-190-Lld	40	ručně
2	83,587	J	S49	1:12-500-Plid	60	elektromotoricky
1	83,631	Obl-j	S49	1:12-500(500/250)-Ppd	40	elektromotoricky

Tabulka 40 Přehled výkolejek žst. Dobřany

Označení	Staničení	Přestavování
	[km]	
Vk3	82,894	ručně
Vk2	83,255	ručně
Vk1	83,337	ručně

Tabulka 41 Přehled vleček žst. Dobřany

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2021	Vlečka AVAS EXPORT-IMPORT	vých. č. 6 km 83,296	169	-	neznámý	NE zrušeno 2014	-
2216	Výroba prefabrikátů a kamenolomy Plzeň – Dobřany, k.s.	vých. č. 6 km 83,296	138	-	neznámý	NE zrušeno	-

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Dobřany zastávka



Obrázek 44 Dopravní schéma z. Dobřany zastávka

(vlastní tvorba)

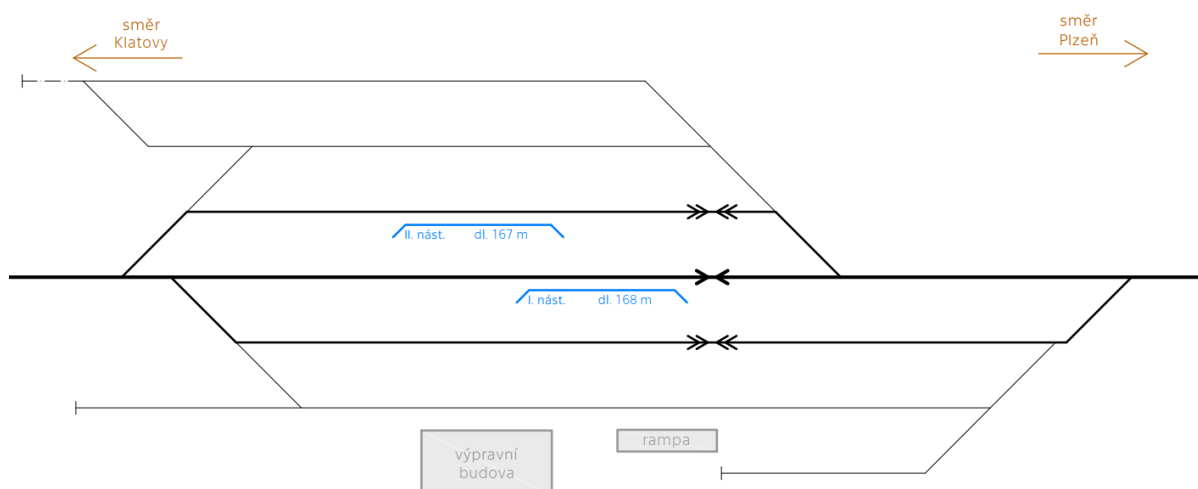
Zastávka se nachází v km 86,200. Je tvořena vnějším nástupištěm konstrukce SUDOP, jehož délka je 209 m. Jako jediný tarifní bod na řešeném úseku (mimo žst. Klatovy a Plzeň hl. n.) má nástupní hranu ve výšce 550 mm nad TK. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 42. [22] [25]

Tabulka 42 Přehled nástupišť z. Dobřany zastávka

Číslo	Kolej	Staničenní začátek	Staničenní konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	86,095	86,304	209	550	úrovňové vnější	SUDOP	-

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Železniční stanice Plzeň-Valcha



Obrázek 45 Dopravní schéma žst. Plzeň-Valcha

(vlastní tvorba)

Železniční stanice Plzeň-Valcha se nachází již na území krajského města v km 89,943. U kolejí č. 1 a 2 jsou umístěna úrovněová jednostranná nástupiště konstrukce Tischer. Obě mají nástupní hranu ve výšce 250 mm nad TK a jejich délka dosahuje 168 m a 167 m. V žst. jsou 3 dopravní koleje a hlavní dopravní kolej (délka 611 m) je cestovým návěstidlem rozdělena na dva úseky. U výpravní budovy se nachází průjezdná manipulační kolej č. 5 a na ní navazuje kusá kolej č. 5a. Dále se na této straně kolejiště nachází kusá manipulační kolej č. 7. V železniční stanici jsou ještě další dvě manipulační koleje č. 4 a 6. Na ně navazuje výhybkou č. 13 vlečka ŠKODA EKOSERVIS, která je od roku 2009 bez úředního povolení. V žst. se používají 4 výkolejky a 13 výhybek. U koleje č. 5 je nepoužívaná boční rampa a také kolejová váha. Veškeré údaje o nástupištích, návěstidlech, kolejích, výhybkách, výkolejkách a vlečce jsou shrnuty v tabulkách č. 43, 44, 45, 46, 47 a 48. [22] [25]

Tabulka 43 Přehled nástupišť žst. Plzeň-Valcha

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	89,993	90,161	168	250	úrovněové jednostranné	Tischer	-
II.	2	89,845	90,012	167	250	úrovněové jednostranné	Tischer	přechod v km 90,000

Tabulka 44 Přehled návěstidel žst. Plzeň-Valcha

Označení	Druh	Staničení
		[km]
PřS	předvěst	88,696
S	vjezdové	89,404
Se2	seřaďovací	89,723
L2	odjezdové	89,836
L1	odjezdové	89,837
L3	odjezdové	89,876
Sc2	cestové	90,144
Sc1	cestové	90,174
IK1a	izol. kolejnice	90,238
S1a	odjezdové	90,448
S3	odjezdové	90,453
Se1	seřaďovací	90,542
L	vjezdové	90,746
PřL	předvěst	91,448

Tabulka 45 Přehled kolejí žst. Plzeň-Valcha

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
1a	dopravní hlavní	210	IK1a-S1a	75	S49	beton/dřevo	-
1	dopravní hlavní	337	L1-Sc1	75	S49	beton/dřevo	-
1a+1	dopravní hlavní	611	L1-S1a	-	-	-	-
2	dopravní	308	L2-Sc2	40	S49	dřevo	-
3	dopravní	577	L3-S3	40	S49	beton/dřevo	-
4	manipulační	349	N10-N5	40	S49	dřevo	-
5a	manipulační	84	Z5a-N7	40	A/S49	dřevo	kusá
5	manipulační	361	N9-N2	40	A/S49	dřevo/ocel	-
6	manipulační	378	N13-N6	40	A/S49	dřevo/ocel	-
7	manipulační	151	Z7-N3	40	A	dřevo/ocel	kusá

Tabulka 46 Přehled výhybek žst. Plzeň-Valcha

Číslo	Staničení	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
13	89,710	J	S49	1:9-300-Lpd	50	ručně
12	89,725	J	S49	1:9-300-Lld	50	elektromotoricky
11	89,764	J	S49	1:9-300-Ppd	50	elektromotoricky
10	89,767	J	S49	1:9-300-Plld	50	ručně
9	89,806	J	S49	1:9-300-Lpd	50	ručně
8	98,845	J	S49	1:9-300-Lpd	50	ručně
7	89,886	J	S49	1:9-300-Plld	50	ručně
6	90,176	J	T	6°-IV-Lpoc	-	ručně
5	90,204	O	T	6°(4°+2°)-II-Lpd	-	ručně
4	90,237	J	T	1:9-300-Ppd	50	elektromotoricky
3	90,242	J	S49	1:7,5-190-Lld	40	ručně
2	90,269	J	S49	1:9-190-Lld	40	ručně
1	90,533	Obl-j	S49	1:12-500(500/250)-Lld	40	elektromotoricky

Tabulka 47 Přehled výkolejek žst. Plzeň-Valcha

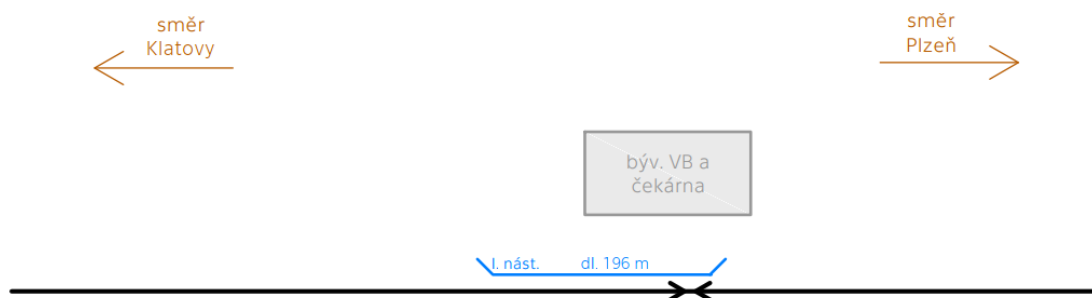
Označení	Staničení	Přestavování
	[km]	
Vk4	90,133	ručně
Vk3	90,135	ručně
Vk2	90,196	ručně
Vk1	90,196	ručně

Tabulka 48 Přehled vleček žst. Plzeň-Valcha

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2200	ŠKODA EKOSERVIS	vých. č. 13 km 89,710	-	-	neznámý	NE zrušeno 2009	-

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Plzeň-Doudlevec



Obrázek 46 Dopravní schéma z. Plzeň-Doudlevec

(vlastní tvorba)

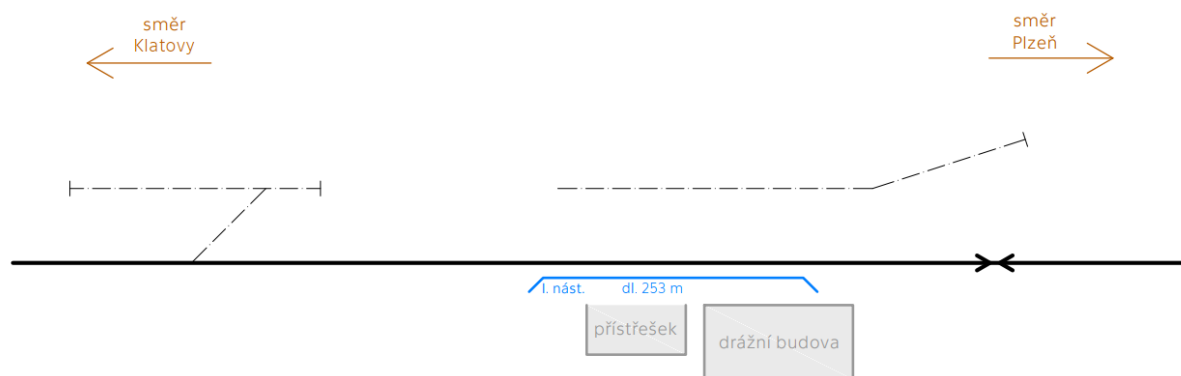
Zastávka se nachází na vnitřní straně oblouku v km 94,047. Nástupiště konstrukce Tischer je dlouhé 196 m a nástupní hrana je ve výšce 300 mm nad TK. Údaje o nástupišti jsou shrnuty v tabulce č. 49. [22] [25]

Tabulka 49 Přehled nástupišť z. Plzeň-Doudlevec

Číslo	Kolej	Staničení začátek	Staničení konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	93,873	94,069	196	300	úrovňové vnější	Tischer	-

(Zdroj dat: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

Zastávka Plzeň zastávka



Obrázek 47 Dopravní schéma z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

(vlastní tvorba)

Zastávka se nachází již v obvodu žst. Plzeň hl. n. v km 95,893. Cestujícím slouží vnější nástupiště s délkou 253 m a s nástupní hranou ve výšce 380 mm nad TK. Výhybkou č. LZ1 odbočuje z tratě vlečka do závodu ŠKODA ELECTRIC. Druhá vlečka do areálu

Zemědělského zásobování Plzeň Soukenická byla v roce 2013 zrušena a odpojena, avšak kolej je stále fyzicky položená. Veškeré údaje o nástupištích, návěstidlech, kolejích, výhybce a vlečkách jsou shrnuty v tabulkách č. 50, 51, 52, 53 a 54. [22] [25]

Tabulka 50 Přehled nástupišť z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

Číslo	Kolej	Staniční začátek	Staniční konec	Délka	Výška nad TK	Druh nástupiště	Konstrukce	Poznámka
		[km]	[km]	[m]	[mm]			
I.	1	95,706	95,959	253	380	úrovňové vnější	Tischer	-

Tabulka 51 Přehled návěstidel z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

Označení	Druh	Staniční
		[km]
PřVS	předvěst	93,339
VS	vjezdové	94,064
Se32	seřadovací	94,116
Se31	seřadovací	94,846
L6d	odjezdové	95,650
Sc6d	cestové	95,970
Se30	seřadovací	96,021
Sc6c	cestové	96,680
Se29	seřadovací	96,850

Tabulka 52 Přehled kolejí z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

Číslo	Druh koleje	Užitná délka	Vymezení délky	Rychlost	Kolejnice	Pražce	Poznámka
		[m]		[km/h]			
6c+6d	dopravní hlavní	1030	L6d-Sc6c	40/80	S49	beton/dřevo	-
6e	dopravní hlavní	-	-	80	S49/T	beton/dřevo	-

Tabulka 53 Přehled výhybek z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

Číslo	Staniční	Typ	Kolejnice	Označení	Rychlost do odbočky	Přestavování
	[km]				[km/h]	
LZ1	94,391	J	T	1:9-300-Lld	50	ručně

Tabulka 54 Přehled vleček z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.)

č.	Název vlečky	Začátek dráhy	Stavební délka	Provozovatel	Vlastník	Úřední povolení	Poznámka
			[m]				
2133	Vlečka ŠKODA ELECTRIC	vých. č. LZ1 km 94,391	4620	Advanced World Transport a.s	ŠKODA ELECTRIC a.s.	ANO UP4261	-
2151	Vlečka a.s. ZZ Plzeň, provoz Plzeň Soukenická	vých. č. HD1 km 95,683	708	-	neznámý	NE zrušeno 2013	odpojena

(Zdroj dat v předchozích tabulkách: [22] [24] [25] [27] [28] [29])

4.5 Souhrnné tabulky

Tabulka 55 Přehled základních údajů o traťových úsecích

Úsek	Z	Klatovy	Švihov u Klatov	Přeštice	Chlumčany u Dobřan	Dobřany	Pízeň-Valcha
	Do	Švihov u Klatov	Přeštice	Chlumčany u Dobřan	Dobřany	Pízeň-Valcha	Pízeň hl. n.
Staničení [km]	Z	49,181	59,733	72,446	78,688	82,972	89,943
	Do	59,733	72,446	78,688	82,972	89,943	97,352
Délka úseku [km]		10,552	12,713	6,242	4,284	6,971	7,409
Max. rychlost [km/h]		90	90	80	80	90	80
Mín. poloměr oblouku [m]		296	280	393	296	340	366**
Max. sklon [‰]		9,2	11,4	9,2	8,5	5,6	5,5***
Počet kolejí		1	1	1	1	1	1
Kolejnice/rok vložení*		S49/1982	S49/1980 - 1982	S49/1979	S49/1981	S49/1976	S49/1979
Pražce/rok vložení*		SB8/1982	SB8/1980 - 1982	SB5/1979	SB5/1980	SB5/1974-1976	SB5/1979
Kolejové lože		štěrk	štěrk	štěrk	štěrk	štěrk	štěrk
Počet zastávek		2	3	1	0	1	2
Počet nákladišť		1	0	0	0	0	0
Počet propustků/mostů		27/11	21/16	10/2	5/5	9/8	11/11
Počet přejezdů		8	8	5	4	3	5
Staniční zabezpečovací zařízení		3. kat - aut. hradlo s náv. bodem	3. kat - aut. hradlo s náv. bodem	3. kat - aut. hradlo bez náv. bodu	3. kat - aut. hradlo bez náv. bodu	3. kat - aut. hradlo bez náv. bodu	3. kat - aut hradlo bez náv. bodu
Poznámka		AHr Točnick	AHr Borovy	-	-	-	-

*Převažující kolejnice a pražce v traťovém úseku

** Nejmenší poloměr na řešeném úseku, tj. do km 96,000 (při zahrnutí celého úseku je min. poloměr 220 m)

*** Největší sklon na řešeném úseku, tj. do km 96,000 (při zahrnutí celého úseku je max. sklon 16,4 ‰)

(Zdroj dat: [21] [22] [25] [28])

Tabulka 56 Přehled základních údajů železničních stanic

	Klatovy	Švihov u Klatov	Přeštice	Chlumčany u Dobřan	Dobřany	Pízeň-Vačha	Pízeň hl. n.
Evidenční číslo	737452	753954	753558	753350	753251	753152	732750
Staničení [km]	49,181	59,733	72,446	78,688	82,972	89,943	97,352
Počet kolejí dopravních/manipulačních	-	3/2	3/3	2/0	3/5	3/5	-
Počet vleček v provozu/mimo provoz*	-	0/1	0/1	2/0	0/2	0/1	1/1
Max. užitná délka kolejí [m]	-	594	646	636	643	611	-
Počet přejezdů	-	0	1	1	0	0	-
Počet nástupišť	-	3	2	3	2	2	-
Délka nástupišť [m]	-	213/212/173	169/170	150/148/170	166/168	168/167	-
Výška nástupišť nad TK [mm]	-	250/250/250	250/250	250/250/380	250/250	250/250	-
Přístup na nástupiště	-	úrovňový	úrovňový	přejezd P875	úrovňový	úrovňový	-
Kolejnice/rok vložení**	-	S49/1982	S49/1981	S49/1979	S49/1979	S49/1978	-
Pražce/rok vložení**	-	SB88/1982	SB5/1980	SB5/1978	SB6/2008	SB5/1976	-
Zázemí pro cestující	-	čekárna ve VB	čekárna ve VB, krytá veranda	plechový přístřešek	čekárna ve VB, krytá veranda	krytá veranda	-
Informace pro cestující	-	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, IDS	-
Vybavení žst.	-	lavička, koš, mapa, parkovací plocha, bus zastávka	pokladna, lavičky, koše, bus terminál	lavičky, koše, bus zastávka	lavičky, koše, mapa, parkovací plocha, bus zast.	lavičky, koše, bus zastávka	-
Zařízení pro nákladní dopravu	-	boční rampa	boční rampa, volná skládka	-	volná skládka	boční rampa, kolejeová váha	-
Staniční zabezpečovací zařízení	-	3. kat - elektr. stavědlo - ESA 11	3. kat - elektr. stavědlo - ESA 11	3. kat - elektr. stavědlo - ESA 11	3. kat - elektr. stavědlo - ESA 11	3. kat - elektr. stavědlo - ESA 33	-
Poznámka	mimo rozsah této práce	DOZ Klatovy	DOZ Klatovy	DOZ Klatovy	DOZ Klatovy	DOZ Klatovy	mimo rozsah této práce

*Zahrnuje pouze vlečky na trati č. 183

**Převažující kolejnice a pražce v hlavní dopravní koleji

(Zdroj dat: [21] [22] [25] [28])

Tabulka 57 Přehled základních údajů železničních zastávek

	Točnick	Dehtín	Červené Poříčí	Borovy	Lužany	Přestice-Zastávka	Dobřany zastávka	Plzeň-Doudlevice	Plzeň zastávka
Evidenční číslo	754150	754051	753855	753756	753657	753459	769356	753053	752956
Staničení [km]	53,465	56,895	62,605	66,381	69,065	76,095	86,200	94,047	95,893
Počet kolejí	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Délka nástupiště [m]	168	188	210	232	178	267	209	196	253
Výška nástupiště nad TK [mm]	200	380	380	380	380	300	550	300	380
Druh nástupiště	úrovňové jednostranné	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější	úrovňové vnější
Konstrukce nástupiště	sypané	SUDOP	SUDOP	SUDOP	SUDOP	Tischer	SUDOP	Tischer	Tischer
Zázemí pro cestující	zděná čekárna	plechový přístřešek	zděný přístřešek	plechový přístřešek	plechový přístřešek	zděná čekárna	plechový přístřešek	zděná čekárna	plechový přístřešek
Informace pro cestující	JŘ, IDS	JŘ, IDS	JŘ, IDS	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, řazení R, IDS	JŘ, IDS	JŘ, IDS	JŘ, IDS	JŘ, řazení R, IDS
Vybavení zastávky	koš	lavička, koš	lavička, koš	lavička, koš, bus zastávka	lavička, koš, mapa, plocha k parkování	lavička, koš, bus zastávka	lavička, koš	lavička, koš	lavička, koš
Poznámka	nákladisté a zastávka	-	-	-	bývalá VB zavřená	-	-	-	v obvodu žst. Plzeň hl. n.

(Zdroj dat: [21] [22] [25] [28])

5 Dopravně technologický popis tratě

5.1 Osobní doprava

5.1.1 Rozbor aktuálního GVD

V GVD 2018/2019 se na trati 183 vyskytují vlaky osobní dopravy hned několika kategorií. Dálkovou dopravu objednává v úseku Plzeň – Klatovy MD ČR a regionální doprava je v objednávce Plzeňského kraje. [13]

Rychlíky linky R 16 „Berounka“ jezdí v trase Klatovy – Praha hl. n. a zpět každé dvě hodiny v pravidelném taktu. V úseku z Plzně do Prahy je doprava zahuštěna na hodinový interval (mimo dopolední sedlo). Vlaky vyjíždí z Klatov v LL:17 a do Plzně přijíždějí v SS:10, na Prahu pak pokračují v SS:20 a na hlavní nádraží v Praze dojedou v LL:49. Jízdní doba je v úseku z Klatov do Plzně 53 minut a z Klatov do Prahy 2 hodiny a 32 minut. V opačném směru vyjíždějí spoje z Prahy v SS:15, do Plzně dorazí v LL:40 a po desetiminutovém pobytu pokračují v LL:50 směrem na Klatovy, kam přijedou v SS:41. Jízdní doba je v tomto směru v celé trase 2 hodiny a 26 minut. Jízda mezi Plzní a Klatovy trvá 51 minut. Po trase zastavují rychlíky ve stanicích a zastávkách Praha-Smíchov, Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez, Rokycany, Plzeň hl. n., Plzeň zastávka, Dobřany, Chlumčany u Dobřan, Přeštice a Švihov u Klatov. Po dohodě s Plzeňským kraje zastavují v okrajových částech dne také v zastávkách Borovy a Lužany. Zpravidla se tak děje ráno ve směru do Plzně a večer ve směru z Plzně. Z Klatov vyjíždí rychlíky na svou trasu od 5:17 do 19:17. V opačném směru jezdí z Prahy mezi 6:15 až 18:15 a poté jede ještě spoj ve 21:15. Všechny spoje během dne jezdí v pracovní dny i o víkendech. [13]

Některé rychlíky pokračují dále z Klatov ve směru do Nýrska a Železné Rudy-Alžbětina. V tomto úseku jsou objednávány Plzeňským krajem a zastavují v zastávkách a železničních stanicích jako kdyby byly osobní vlak. Důvodem je zamezení nutnosti přestupovat v žst. Klatovy u turisticky a lyžařsky nejvíce využívaných spojů. Některé rychlíky mimo exponované časy jsou pouze přirozenými obraty souprav. Z Klatov na Šumavu jezdí spoje v 8:51, 12:51 a 16:51. Osobní vlak s odjezdem z Klatov v 6:46 je veden také soupravou pro vlaky kategorie R (návoz na první ranní R z Železné Rudy). V opačném směru se jedná o spoje, které dále pokračují z Klatov do Plzně v 9:17, 13:17, 17:17 a 19:17. [13]

Dále na trati jezdí v pracovní dny spěšné vlaky z Klatov do Plzně a zpět. Z Klatov vyjíždí ve 4:48, 6:47 a 13:44. Z Plzně spoje odjíždí v 13:10, 15:10, 17:10 a 19:10. Primárně

slouží jako rychlejší spojení s návaznostmi v Plzni na/od Západních expresů a dalších spojů. Jízdní doba se pohybuje kolem 50 minut a spoje zastavují ve stejných zastávkách jako linka R16. Navíc všechny spoje zastavují v Borovech a Lužanech a vybrané spoje také v zastávce Plzeň-Doudlevice. [13]

Posledním segmentem na trati jsou osobní vlaky jezdící v trase Klatovy – Plzeň. Vlaky nemají jednotnou zastavovací politiku a některé zastávky nebo žst. projíždí (např. Točnick, Dehtín, Červené Poříčí, Dobřany zastávka a Plzeň-Valcha). Jízdní doba je v obou směrech kolem 60 minut. Z Klatovy jezdí osobní vlaky celotýdenně v 4:00, 8:46, 10:48, 14:48, 16:46, 18:45 a 21:04. V pracovní dny jedou navíc spoje v 5:56 a 12:46. V zimní, resp. letní sezóně jsou osobní vlaky v 16:46, resp. 18:45 výchozí již ze Železné Rudy. První ranní vlak ve 4:00 je veden soupravou pro vlak R, která dále z Plzně pokračuje jako R do Prahy v 5:20. Spoj v 10:48 je prodloužen až do Rokycan. Ve směru do Klatov jezdí celotýdenně osobní vlaky s odjezdem z Plzně v 6:11/6:40, 12:12, 14:12, 16:12 a 21:13. Pouze v pracovní dny jedou spoje v 5:20, 8:12 a 10:12. Naopak o víkendech jezdí osobní vlaky v 5:37 a 18:12. Některé spoje (5:37, 6:11/6:40) jsou vedeny až do Železné Rudy v závislosti na ročním období. [13]

Od GVD 18/19 jsou nově zavedeny v pracovní dny 4 páry zkrácených osobních vlaků mezi Plzní a Přešticemi. Spoje nezastavují ve všech tarifních bodech a jízdní doba se pohybuje kolem 30 minut. Z Plzně odjíždí osobní vlaky v 7:21, 11:10, 14:47 a 18:20. Opačným směrem se vlaky vydávají na cestu z Přeštic v 8:19, 12:19, 16:19 a 20:19. [13]

Předchozí dva odstavce naznačují, že v dopravní politice objednávky osobních (příp. spěšných) vlaků není příliš přehlednost a jízdní řád může na cestující působit chaoticky. Důvody pro minutové odchylky u odjezdů jsou vyvolány zejména potřebou křižování na jednokolejné trati. [13]

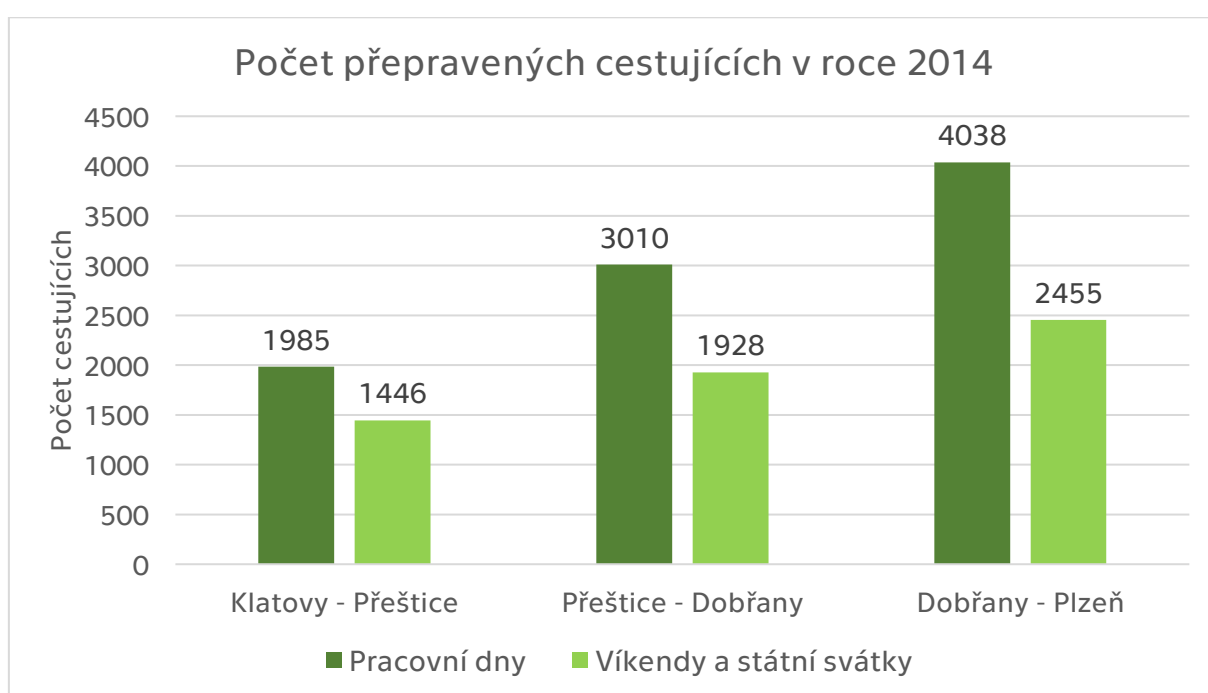
Přestupní vazby v žst. Klatovy jsou mezi rychlíky linky R16 a osobními vlaky na trati Klatovy – Železná Ruda. Přestupní doba je do 10 minut. Dále také navazují osobní vlaky Plzeň – Klatovy na osobní vlaky z Klatov do Horažďovic a opačně. Existuje také možnost vzájemného přestupu v obou směrech mezi vlaky Železná Ruda – Klatovy a Klatovy – Horažďovice. Některé spoje jsou navíc vedené stejnou soupravou. [13]

Základem celého uzlu Plzeň je sjíždění vlaků dálkové a regionální dopravy před XX:00 a následně jejich rozjezd. Více zatížený je uzel v sudou hodinu, kdy jsou návaznosti mezi rychlíky na tratích 160 a 190 a mezi chebskými expresy na trati 170. V lichou celou

hodinu jsou vazby zejména mezi mnichovskými expresy a spěšnými vlaky na tratích 170 a 183. Regionální doprava je částečně vedena mimo taktový uzel v celou hodinu.

5.1.2 Počty cestujících, nabízená kapacita

Dle Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2017–2021 bylo na trati 183 v pracovní dny převezeno celkem 4 697 cestujících a o víkendech a státních svátcích 2 826 cestujících. Jedná se o obvyklý počet osob přepravených za jeden den v roce 2014. Úsek z Klatov do Železné Rudy využívá v pracovní dny 1 162 cestujících a v ostatních dnech 994 cestujících. Počet přepravených osob po jednotlivých úsecích je zachycen v grafu č. 3. Veškerá data jsou dohromady za všechny kategorie vlaků. [78]

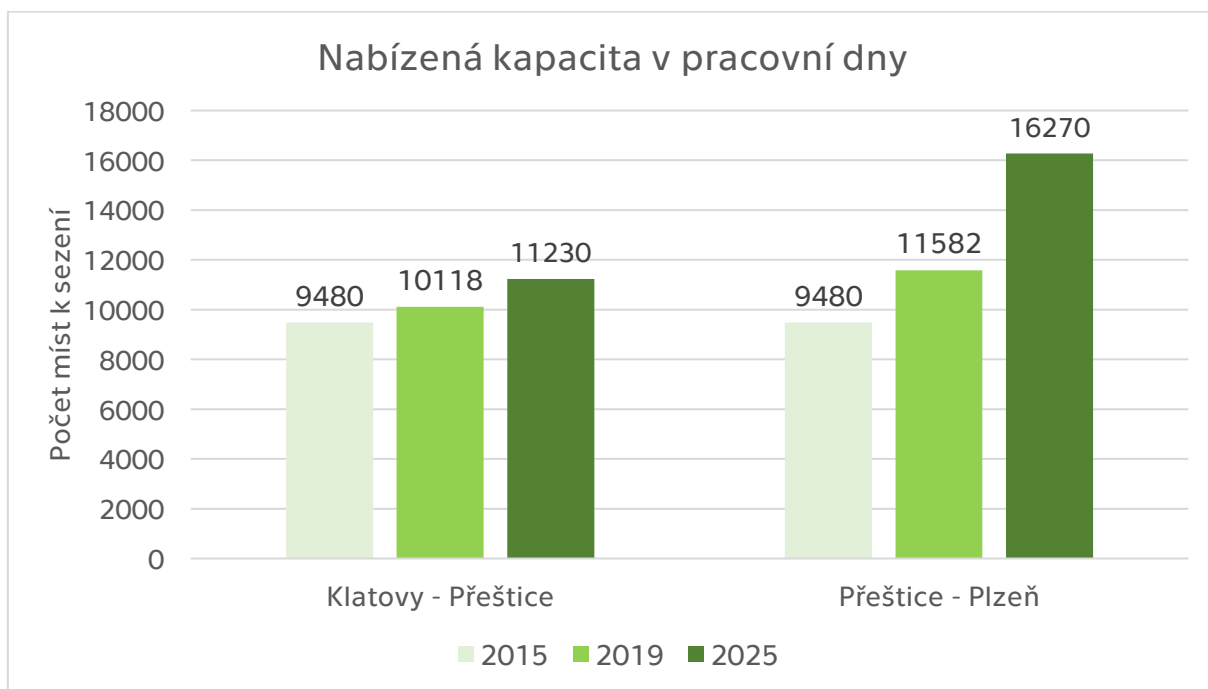


Graf 3 Počet přepravených cestujících v roce 2014

(Zdroj dat: [78])

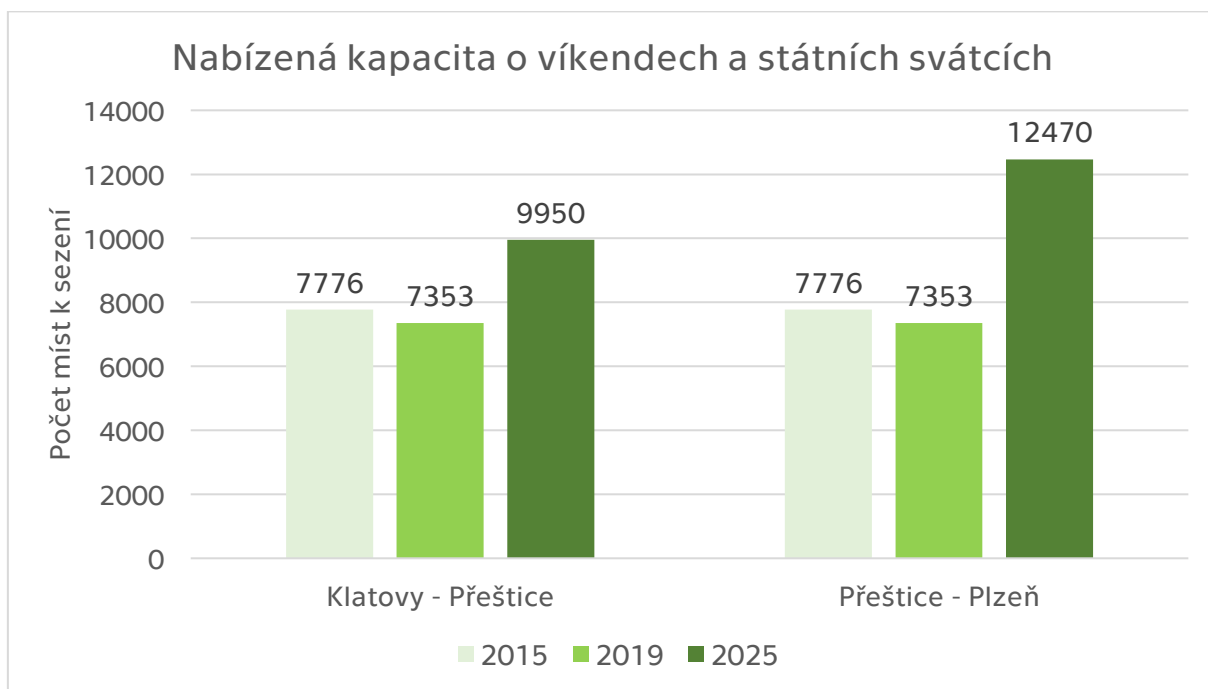
Od GVD 2018/2019 se nabízená kapacita míst k sezení začíná lišit v jednotlivých úsecích tratě. Zlomovým bodem (díky zavedení vložených spojů) je město Přeštice. V pracovní dny je v úseku Plzeň – Přeštice kapacita 11 582 míst a v úseku Přeštice – Klatovy je o něco nižší s hodnotou 10 118 míst k sezení. O víkendech a státních svátcích je nabízená kapacita na celé trati stejná a dosahuje výše 7 353 míst k sezení během jednoho dne. Oproti roku 2015 je nyní v pracovní dny nabízena kapacita až o 1 000 míst vyšší. Naopak ve dnech pracovního klidu došlo k poklesu přibližně o 400 míst. Výpočty byly provedeny dle řazení všech vlaků v GVD 2014/2015 a 2018/2019. V budoucnu by mělo dojít dle navrhovaného jízdního řádu k velkému nárůstu nabízené kapacity o tisíce míst.

Výpočet budoucí kapacity byl proveden dle plánovaného KJŘ, který je v příloze č. 5.1 a 5.2 této diplomové práce. Nabízená kapacita dle úseků a jednotlivých roků je vidět v následujících grafech č. 4 a 5. [79]



Graf 4 Nabízená kapacita v pracovní dny

(Zdroj dat: [13] [32] [78] [81])



Graf 5 Nabízená kapacita o víkendech a státních svátcích

(Zdroj dat: [13] [32] [78] [81])

5.1.3 Porovnání s předchozími JŘ

Počty vlaků se v průběhu let pochopitelně měnily. Údaje za jednotlivé roky jsou shrnuty v tabulce č. 58. Počty spojů jsou brány v pracovní dny v nejzatíženějším úseku. V letošním GVD 2018/2019 jsou počty vlaků osobní dopavy na svém historickém maximu. Souvisí to se zvýšeným zájmem cestujících o přepravu a také snahou Plzeňského kraje vytvořit z kolejové dopavy páteř systému IDP. K vysokému počtu spojů přispívá i nedávné zvýšení objednávky rychlíků ze strany Ministerstva dopavy. Cestující na trati 183 získali historicky nejvyšší počet přímých spojení s hlavním městem Praha. V dalších letech by ve spolupráci s Plzeňským krajem mělo dojít k dalšímu navýšení počtu vlaků osobní dopavy. K navyšování bude docházet v závislosti na objemu finančních prostředků, v tabulce je pro rok 2025 maximální optimistická varianta.

Tabulka 58 Počty vlaků v průběhu let

		Klatovy – Plzeň											
		1919	1945	1982	2003	2005	2008	2013	2016	2017	2018	2019	2025
Os		4	8	12	12	14	11	11	10	10	9	13	18
Sp		-	-	-	-	-	3	3	3	3	3	3	-
R		-	-	-	-	2	4	4	4	4	8	8	15
Celkem		4	8	12	12	16	18	18	17	17	20	24	33
		Plzeň – Klatovy											
		1919	1945	1982	2003	2005	2008	2013	2016	2017	2018	2019	2025
Os		4	8	13	10	14	11	11	10	10	8	12	18
Sp		-	-	-	-	-	3	3	3	3	4	4	-
R		-	-	1	1	2	4	4	4	4	8	8	14
Celkem		4	8	14	11	16	18	18	17	17	20	24	32

(Zdroj dat: [13] [30] [31] [32] [33] [34] [35] [36] [37] [38] [39] [40] [41] [78])

Také jízdní doby procházely během let postupným vývojem. Již nějakou dobu se však drží na podobné úrovni. Osobní vlaky ujedou 48 km dlouhou trasu za zhruba hodinu. Snížení jízdních dob v posledních letech je dáno zejména projížděním některých tarifních bodů. Rychlíky a spěšné vlaky stejný úsek projedou za zhruba 50 minut. Další zrychlení je na stávající infrastruktuře již prakticky nereálné. Jízdní doby v průběhu let jsou shrnuty v tabulce č. 59.

Zajímavé je také porovnat jízdní dobu na celé trase až do Prahy. V GVD 2018/2019 je průměrná jízdní doba mezi Klatovy a Prahou 2 hodiny 29 minut. Před otevřením Ejpovických tunelů trvala cesta dlouhodobě o cca 10 minut déle. Nevýhodou byly také dlouhé pobyty v Plzni, které trvaly až 14 minut. V Plzni se v dřívějších letech přepřahalo

mezi lokomotivami řad 363/362 a 242. Od roku 2018 jezdí všechny rychlíky s lokomotivou řady 362 v celém úseku z Klatov do Prahy. [13] [30]

Za zmínku stojí ještě informace o zkrácení jízdních dob v trase Praha – Železná Ruda. Od letošního roku trvá cesta jen 3 hodiny a 40 minut. Ještě v roce 2011 trvala cesta až 4 hodiny a 9 minut. Ke zkrácení jízdních dob pomohla rekonstrukce z Klatov do Železné Rudy a také úpravy na III. koridoru. [13] [34]

Tabulka 59 Vývoj jízdních dob z Plzně do Klatov v průběhu let

Jízdní doby rychlíků										
1919	1945	1982	2003	2005	2008	2013	2016	2017	2018	2019
-	-	0:58	0:49	0:48	0:51	0:50	0:50	0:50	0:52	0:52
Jízdní doby osobních vlaků										
1919	1945	1982	2003	2005	2008	2013	2016	2017	2018	2019
1:40	1:30	1:20	1:02	1:02	1:01	1:01	1:00	1:00	0:58	0:56

(Zdroj dat: [13] [30] [31] [32] [33] [34] [35] [36] [37] [38] [39] [40] [41] [78])

5.1.4 Řazení souprav

Všechny vlaky osobní dopravy jsou v režii dopravce České dráhy, a.s. Kmenová souprava rychlíkové linky R16 „Berounka“ je složena z vozu 1. a 2. třídy ABpee³⁴⁷, multifunkčního vozu Bbdgmee²³⁶ a dvou modernizovaných vozů Bmz²³⁵. V soupravě je celkem 243 míst k sezení, z toho 30 je v první třídě. Vagóny jsou vybaveny posuvnými dveřmi, zásuvkami na drobnou elektroniku a některé mají i WiFi signál pro připojení k internetu. Od prosince 2018 byly vozy řady Bdtee nahrazeny vozy Bmz. Tím došlo bohužel ke snížení počtu sedadel a také počtu háků na jízdní kola. Kmenová souprava složená ze čtyř vagonů má bez hnacího vozidla délku 103,7 m a je zachycena na obrázku č. 48. [79]



Obrázek 48 Řazení kmenové soupravy linky R16

(Zdroj: [80])

V časech největší poptávky po přepravě je ke kmenové soupravě přidáván velkoprostorový vůz řady Bdpee²³¹. Kapacita soupravy se zvýší o 72 sedadel a její délka se prodlouží na celkových 128,2 m. V zimní sezóně je k soupravě při zvýšené poptávce přidáván mezi Plzní a Železnou Rudou ještě šestý vagón. Obvykle se jedná o vůz řady B²⁴⁹. S tímto vagónem dosahuje souprava své maximální délky 152,7 m a v posíleném stavu je zachycena na obrázku č. 49. [79]



Obrázek 49 Řazení nejdelší soupravy linky R16

(Zdroj: [80])

Osobní a spěšné vlaky jsou obvykle sestaveny z vozu se služebním oddílem BDs⁴⁵⁰ a dvou až tří vozů řady Bdt²⁷⁹. Jako hnací vozidlo se používá lokomotiva řady 242. Souprava má kapacitu mezi 222 až 313 místy k sezení a délka vlaku bez hnacího vozidla je 73,5 až 98 m. Souprava včetně posilového vozu je zachycena na obrázku č. 50. [79]



Obrázek 50 Obvyklé řazení osobních a spěšných vlaků

(Zdroj: [80])

Na posledním vloženém páru osobních vlaků z Plzně do Přeštic a na posledním osobním vlaku do Klatov se vyskytuje samostatně motorový vůz řady 842. Vůz má kapacitu 66 sedadel a přes nárazníky měří 25,2 m. Večerní osobní vlak z Železné Rudy do Plzně je veden motorovým vozem řady 842 s přípojným vozem řady Bdtⁿ⁷⁵⁶. Souprava má kapacitu 154 míst a dosahuje délky 49,7 m. Na obrázcích č. 51 a 52 jsou zobrazeny obě varianty řazení v okrajové části dne. [79]



Obrázek 51 Řazení večerního vlaku do Přeštice a zpět

(Zdroj: [80])



Obrázek 52 Řazení večerního vlaku Os7505

(Zdroj: [80])

5.1.5 Požadavky objednatelů dopravy

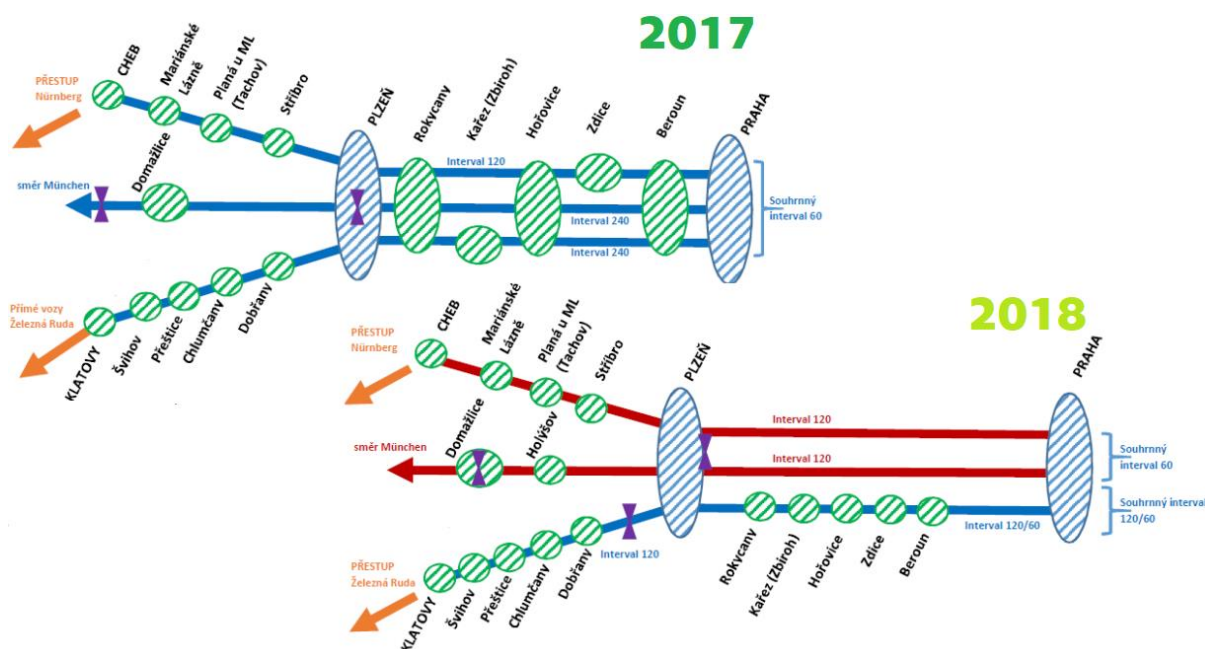
Pro objednatele dálkové i regionální dopravy je nejdůležitější na lince R16 vytvořit přestupní uzel Rokycany v XX:30. S ohledem na postupující stavební práce je do úseku Plzeň – Klatovy umístěno systémové křižování vlaků dálkové dopravy. Momentálně probíhá v celou sudou hodinu v žst. Plzeň-Valcha. V cílovém stavu je snaha o umístění systémového křižování do žst. Chlumčany u Dobřan v SS:00. Požadavkem obou objednatelů je tedy vytvořit systémové jízdní doby Rokycany – Chlumčany 30 minut a Chlumčany – Klatovy také 30 minut, pro dosažení uzlů Rokycany XX:30 a Klatovy SS:30. K tomu je potřeba provést infrastrukturní opatření nejlépe na celém úseku tratě 183 z Plzně do Klatov. Ve výhledovém stavu by poté mohlo být dosaženo i uzlu v Nýrsku LL:00 a bavorského uzlu Zwiesel v SS:00. [82]

Krajský organizátor dopravy POVED považuje za problém nízkou kapacitu traťových úseků Švihov u Klatov – Přeštice a Plzeň-Valcha – Plzeň hl. n. Dále by bylo vhodné výhledově řešit zvýšení kapacity zejména v úseku u Plzně v podobě zdvoukolejnění nebo zřízení míst pro letmá křižování. Organizátor se nebrání ani změně některých tarifních bodů z důvodů malého vytížení (viz kapitola 3.5). [78]

5.1.6 Navrhovaný GVD

Od GVD 2017/2018 došlo k zásadní změně dálkové koncepce na západ od Prahy. Díky postupujícím stavebním úpravám III. koridoru bylo možné zahájit provoz z Prahy do Plzně ve dvou segmentech. Rychlá vrstva je prezentována v podobě expresů linky Ex6, které mezi Prahou a Plzní vůbec nezastavují. Dále vznikl segment pomalejších vlaků reprezentovaných linkou R16, které i nadále zastavují ve významných sídlech mezi hlavním a krajským městem. Nové i původní schéma provozu do roku 2017 je zachyceno na obrázku č. 53. [78] [82]

Ministerstvo dopravy v dálkové dopravě nepočítá s dalším zvyšováním rozsahu objednávky na trati 183 z Klatov do Plzně. V budoucnu se dá spíše počítat s doplněním rychlíků v dopoledním sedle a večer v úseku Plzeň – Praha tak, aby byl dosažen interval 1 hodina po celý občanský den. [82]



Obrázek 53 Schéma dálkové dopravy na západě Čech

(Zdroj: [82])

Větší změny v regionální dopravě chystá organizace POVED. Na trati č. 183 zaniknou osobní vlaky z Klatov do Plzně a budou nahrazeny osobními vlaky, které budou jezdit v trase Přeštice – Plzeň – Beroun. Ve špičkách pracovních dnů mají mezi Plzní a Přešticemi jezdit po hodině a mimo špičku a o víkendech po dvou hodinách. K tomu chce Plzeňský kraj objednat rychlejší vlaky v úseku Plzeň – Klatovy. Snahou je prodloužit do Klatov rychlíky od Prahy končící momentálně v Plzni. Vznikne tak celodenně takt 1 hodina rychlíků Klatovy – Praha a zpět. Lišil by se pouze objednatel v úseku Plzeň až Klatovy (1x za 2 hod. MD ČR a 1x za 2 hod. PK). Vlaky v objednávce kraje by navíc stavěly v zastávkách Borovy a Lužany. Ke spuštění by podle posledních informací z jara 2019 mělo dojít již od prosince 2019, včetně přeložení křižování do žst. Chlumčany u Dobřan. Nově navrhovaný jízdní řád je jako KJŘ zpracován v příloze č. 5.1 a 5.2 a jako NJŘ v příloze č. 6.1. Do budoucna se počítá ještě s dalším zahuštěním dopravy tak, aby byl v příměstské oblasti u Plzně dosažen interval cca 20 min. [78] [82] [83]

5.1.7 Zhodnocení požadavků objednatelů a navrhovaného GVD

Cestující veřejnost požaduje především rychlost, přehlednost a komfort. Stávající vlaky kategorie Os z Plzně do Klatov žádnou z těchto jmenovaných vlastností nemají. Obnova vozového parku v kombinaci s úpravou dopravního konceptu je tedy vhodnou cestou. Celému Plzeňskému kraji pomohlo nahrazení původního konceptu hodinového intervalu rychlých vlaků mezi Plzní a Prahou. Vznikem dvou segmentů expresů a rychlíků bylo možné odlišit vyloženě dálkové cestující od zbytku přepravovaných. Dlouhodobě bylo neudržitelné, aby jeden vlak sloužil potřebám dálkové dopravy např. z Prahy do Německa a příměstské dopravě z Prahy do Berouna.

Navrhované zrychlení rychlíků linky R16 však přináší jedno velké úskalí. Jejich pobyt v Plzni bude zkrácen na nezbytné minimum, což je z hlediska rychlosti přepravy vhodný krok. Nicméně vyvstávají otázky, jaká bude stabilita jízdního řádu u navrženého GVD. Příměstský úsek kolem Prahy je přetížený a v mnoha případech je to důvod zpoždění dálkových vlaků směrem na západ Čech. Při minimálních pobytech v Plzni se zpoždění dále budou přenášet na další vlaky na jednokolejně trati č. 183. Navrhovaný GVD tedy vyžaduje, aby trať 183 byla schopna zpoždění co nejvíce eliminovat. Toho lze dosáhnout jedině pomocí úprav celého traťového úseku z Plzně do Klatov.

Na dálkové vlaky linky R16 budou navázané přípoje zejména v Rokycanech a Klatovech. Dále také vznikne množství návazných autobusů v mezilehlých žst. a zastávkách, které se týkají i osobních vlaků linky P2. To vše vyžaduje vysoký stupeň přesnosti jízdního řádu na trati č. 183.

5.1.8 Přehled investic dopravců

V železničním provozu jsou znatelné investice do vozového parku jednotlivých dopravců a nejenom je tomu i v Plzeňském kraji. Na Západních expresech jezdí modernizované vagóny s klimatizací, zásuvkami, připojením k internetu a také toaletami s uzavřeným systémem. Soupravy linky R16 jsou dle řazení již také vedeny pouze modernizovanými vagóny, nicméně v provozu stále dochází k častým náhradám staršími vozy. Na rychlíky z Plzně do Mostu jsou nasazovány modernizované motorové jednotky řady 628. Ministerstvo dopravy hodlá zadat provoz na lince R16 přímo dopravci České dráhy až do prosince 2024. [84]

První vlaštovkou v regionální dopravě byl příchod nových motorových jednotek řady 844 „RegioShark“ zejména na trať č. 180. Jednotky jsou do provozu nasazovány od října 2012 a České dráhy zde mají smlouvu na jejich provoz až do roku 2025.

Další velká změna nastala v prosinci 2018, kdy začaly na trati 190 jezdit nové vlaky z Plzně do Horažďovic. Osobní vlaky jsou vedeny dvouvozovými jednotkami řady 650 „RegioPanter“, které jezdí v případě zvýšené poptávky zdvojené. [86]

Na nově vznikající lince P2 z Přeštic do Berouna chce kraj nasadit také nové moderní nízkopodlažní elektrické jednotky. Během roku 2018 proběhlo výběrové řízení na dopravce na této lince. Vítězem se stala společnost České dráhy, a.s. a v únoru 2019 byla podepsána smlouva na 15 let. Cena za kilometr byla v elektronické aukci stanovena na 219,50 Kč a ročně by vlaky měly ujet kolem milionu vlakokilometrů. Jedná se o jednu z prvních brutto smluv v regionální dopravě a riziko tržeb je tedy plně na straně kraje. Na spoje bude od roku 2021 nasazeno 11 zcela nových jednotek řady 650 od výrobce Škoda Transportation. Stejně jednotky se objeví i na spěšných vlacích mezi Plzní, Chebem a Karlovými Vary. Soupravy budou nízkopodlažní a budou vybaveny klimatizací, zásuvkami, připojením k internetu a audiovizuálním informačním systémem. Kapacita dvouvozové jednotky je 140 míst k sezení. Maximální rychlost dosahuje 160 km/h a v provozu bude možné spojit až tři elektrické jednotky dohromady. Všechny vlaky budou vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. [85] [87] [88]

Změny proběhnou také v autobusové regionální dopravě, kde smlouvu získala společnost Arriva a vystřídá tak dosavadního dominantního dopravce ČSAD autobusy Plzeň. Nové autobusy vyjedou v celém kraji na jaře roku 2020. Postupně by autobusy a vlaky v objednavce Plzeňského kraje měly být vybaveny polepem v barvách kraje, tak jak zachycuje obrázek č. 54.



Obrázek 54 Budoucí vzhled dopravních prostředků v Plzeňském kraji

(Zdroj: [95], upraveno)

Současně se také řeší situace v regionální dopravě na ostatních železničních tratích po roce 2021. Mezi objednatelem a dopravci probíhají tržní konzultace a následně proběhne nabídkové řízení. Na zbývající regionální tratě kraj nepožaduje nová vozidla. Přípravované změny by se měly dotknout tratě č. 183. V Železné Rudě by mělo dojít k propojení ramen z Plattlingu a Klatov do jednoho celku. [86]

5.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava se na trati č. 183 příliš nevyskytuje. V současném GVD 2018/2019 jsou trasovány pouze dva páry manipulačních vlaků. Manipulační vlaky Mn 87830 a Mn 87831 jezdí v pondělí, středu a pátek v trase Plzeň – Nýrsko a zpět. Vlak vyjíždí ráno po 7. hodině a vrací se zpět před 17. hodinou. V úterý a čtvrtek jezdí ráno dle potřeby vlaky Mn 87832 a Mn 87833 mezi Plzní a Chlumčany. Nákladní dopravce ČD Cargo, a.s. nepředpokládá v dalších letech zvýšení počtu pravidelných nákladních vlaků na trati.

Množství naložených a vyložených vagonů za rok 2018 je zobrazeno v tabulce č. 60.

Tabulka 60 Nakládka a vykládka vozů na trati 183

Žst./nákladiště	Nakládka	Vykládka	Celkem
	[ks]	[ks]	[ks]
Plzeň-Valcha	0	0	0
Dobřany	101	5	106
Chlumčany u Dobřan	359	368	727
Přeštice	16	1	17
Švihov u Klatov	31	357	388
Točnick	112	90	202
Klatovy	54	68	122
Janovice nad Úhlavou	3	1	4
Nýrsko	75	0	75
Železná Ruda-Alžbětín	0	0	0

(Zdroj dat: ČD Cargo, a.s.)

Z tabulky je vidět, že nejvíce vozů se naloží a vyloží v Chlumčanech. Je to díky přilehlému průmyslovému areálu. V Dobřanech se z volné skládky nakládají především sypké materiály jako třeba štěrk. V žst. Švihov u Klatov se především vykládá uhlí a nakládají dřevěné klády. Vlečka v Točnicku je také aktivně používána.

6 Analýza možností úprav traťového úseku

6.1 Železniční trať

Stávající traťová rychlost sice dosahuje v některých úsecích až hodnoty 90 km/h, nicméně v celém řešeném úseku se nachází větší množství míst, kde dochází k propadu traťové rychlosti. To je způsobeno především nevyhovujícím směrovým řešením, protože poloměry oblouků mají nízké hodnoty. V navrhovaných variantách úprav by mělo dojít k co největšímu odstranění propadů traťové rychlosti tak, aby byla dosažena co největší homogenita. [8]

Navrhovaný GVD způsobí vysoké zatížení traťového úseku zejména v oblasti u Plzně a bude vyžadovat vysokou míru přesnosti při plnění jízdního řádu. Kombinace minimálních pobytů osobních vlaků i rychlíků v Plzni hl. n. a také poměrně velká překonávaná kilometrická vzdálenost během trasy způsobí, že i drobná zpoždění v řádu minut se budou přenášet na další vlaky při křižování na jednokolejně trati. Kromě úseku mezi žst. Plzeň-Valcha a Plzeň hl. n. se jako problematický jeví i úsek mezi Švihovem a Přešticemi. Tento úsek bez možnosti křižování dosahuje délky necelých 13 km. V navrhovaném GVD se sice úsek mezi Přešticemi a Klatovy odlehčí, ale při plánovaném budoucím zahuštění dopravy se bez nějakých úprav stane opět omezujícím prvkem.

6.2 Železniční stanice a zastávky

Ve všech železničních stanicích a zastávkách nevyhovují stávající nástupiště potřebám moderní železnice. Stávající nástupiště ve většině tarifních bodů mají nástupní hranu nízko nad temenem kolejiště (pouze 1x 550 mm nad TK, ostatní do 380 mm nad TK). Při nástupu a výstupu cestujících je stávající šířka nástupišť zejména v železničních stanicích poměrně úzká a dochází tak k omezování pěších proudů. Navíc nástupiště nemají ani žádnou úpravu povrchu umožňující bezpečný pohyb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace a nesplňují tak požadavky dle TSI PRM. [8]

Ve většině železničních stanic se nachází minimum oficiálních parkovacích míst pro osobní automobily. Demolicí nevyužívaných objektů a vhodným uspořádáním kolejiště by bylo možné získat plochy, které by následně byly přebudovány na parkoviště typu P+R nebo K+R.

Nevýhodou některých tarifních bodů je jejich nevýhodná poloha, která cestujícím prodlužuje přístupové doby při snaze využít železniční dopravu. Některé tarifní body se také nachází v místech s nízkou poptávkou po přepravě vůbec.

7 Navržené varianty úprav

7.1 Železniční trať

Stávající železniční trať je navržena ke stavebním úpravám ve dvou variantách. Úpravy směrového řešení jsou provedeny s ohledem na efektivní využití maximální traťové rychlosti při zohlednění nasazovaných kolejových vozidel a zastavovací politiky. Stávající železniční svršek je různého stáří, a proto je nutné podrobně prozkoumat stav jednotlivých prvků a případně nevyhovující části vyměnit za nové. Stejná situace nastává u železničního spodku včetně umělých staveb. Při rekonstrukci je nutné individuálně posoudit stav jednotlivých mostů a propustků, protože jsou různého stáří a stavu. V celé délce tratě bude zřízena bezстыková kolej. Některé železniční přejezdy zabezpečené mechanickou závorou by bylo možné zrušit po jednání s vlastníky přilehlých nemovitostí, případně jim lze vytvořit náhradní přístupovou komunikaci. [5]

První varianta zachovává trať ve stávající stopě a zvýšení rychlosti je umožněno kombinací stávajícího převýšení a většího nedostatku převýšení. Je zde proveden přepočít součinitelů strmosti přechodnic a vzetupnic, aby nemuselo dojít ke stavebním zásahům a pouze došlo k přepočtu koeficientů.

Snahou u druhé a třetí varianty je dosáhnout co nejvíce homogenního průběhu traťové rychlosti na hodnoty 90 km/h až 100 km/h. To si v některých případech žádá již větší stavební úpravy včetně přeložek směrových oblouků a související problémy s pozemky pod tratí v nové stopě. V některých úsecích není možné zrychlení na požadovanou hodnotu z nepříznivých terénních důvodů. Omezujícími prvky jsou pak zejména vysoké násypy, jejichž přestavby by byly neúměrně nákladné.

Směrové úpravy jsou provedeny v souladu s normou ČSN 73 6360 „Geometrické parametry koleje“. Je zde využito zvýšení nedostatku převýšení na hodnoty $I_{lim} = 100 \text{ mm}$ až $I_{max} = 130 \text{ mm}$. To je umožněno díky plánovanému nasazení hnacích vozidel a osobních vozů schválených pro využívání tzv. horních rychlostníků V_{130} . Díky plánovanému zatížení tratě do 20 mil. tun za rok je možné využít hodnoty převýšení až $D_{lim} = 150 \text{ mm}$. Při jízdě s nedostatkem převýšení 130 mm musí být železniční přejezdy vybaveny celopryžovou konstrukcí a mosty musí mít průběžné šterkové lože. Při vybavení trati a vozidel zabezpečením ETCS by bylo možné jezdit podle horních rychlostníků rychlostí V_{150} s nedostatkem převýšení $I_{max} = 150 \text{ mm}$. [6] [7]

K posouzení možné rychlosti při průjezdu obloukem byl využit vzorec (1). Za hodnoty převýšení a nedostatku převýšení byly dosazeny hodnoty $D = 150 \text{ mm}$ a $I = 130 \text{ mm}$. [6]

$$V_{max} = 0,291 \cdot \sqrt{R \cdot (D + I)} \quad (1)$$

Pokud bylo dosaženo požadované rychlosti, bylo možné prověřit další nezbytné parametry. Pokud nebylo možné dosáhnout požadované rychlosti, bylo nutné změnit poloměr směrového oblouku. [6] [7]

Následně pokračoval výpočet nedostatku a přebytku převýšení a jejich prověření. Teoretické převýšení se vypočítá pomocí vzorce (2) a následně se dosadí do výpočtu nedostatku převýšení (3) a přebytku převýšení (4).

$$D_{eq} = \frac{11,8 \cdot V^2}{R} \quad (2)$$

$$I = D_{eq} - D \quad (3)$$

$$E = D - D_{eq} \quad (4)$$

Doporučené převýšení pro rychlost do 120 km/h se stanoví dle vzorce (5).

$$D_{N1} = 7,1 \cdot \frac{V^2}{R} \quad (5)$$

Převýšení může dosahovat hodnot $D_{lim} = 150 \text{ mm}$ a v místě nástupiště $D_{lim} = 110 \text{ mm}$. Nedostatek převýšení byl zmíněn v předchozích odstavcích. Přebytek převýšení může dosahovat hodnot $E_{lim} = 80 \text{ mm}$ a $E_{max} = 110 \text{ mm}$. Rychlost nákladních vlaků byla stanovena na hodnotu 65 km/h. [6] [7]

Následně bylo nutné prověřit ještě délku přechodnic, vzestupnic a mezipřímé. Délka přechodnice se stanoví dle vzorce (6) a délka vzestupnice dle vzorce (7). Součinitel změny nedostatku převýšení nesmí klesnout pod hodnotu $n_I = 4 \cdot V$ a součinitel sklonu vzestupnice nesmí nabývat hodnot menších než $n = 6 \cdot V$. Zároveň minimální délka přechodnice musí splňovat podmínku $L_k \geq 20 \text{ m}$. Při stavební změně délky přechodnice bude navržena přechodnice tvaru klotoidy, namísto původní kubické paraboly. [6] [7]

$$L_k = \frac{n \cdot I}{1000} \quad (6)$$

$$L_d = \frac{n \cdot D}{1000} \quad (7)$$

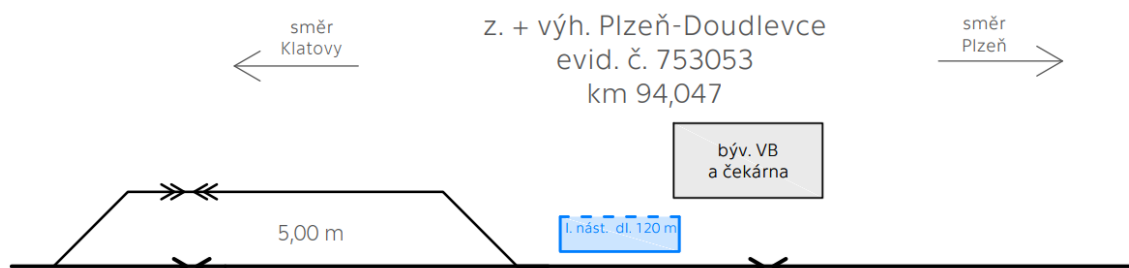
Mezipřímá musí splňovat následující podmínky:

$$\begin{array}{ll} V \leq 80 \text{ km/h} & \rightarrow L_{lim} = 20 \text{ m}; L_{min} = 15 \text{ m} \\ 80 \text{ km/h} < V \leq 200 \text{ km/h} & \rightarrow L_{lim} = 0,2 \cdot V \text{ [m]}; L_{min} = 20 \text{ m} \end{array}$$

7.1.1 Zvýšení propustnosti tratě

Pro zvýšení propustnosti nejvíce problematických traťových úseků (viz kapitola 6.1) je navrženo zřízení nových výhyben nedaleko zastávek Borovy a Plzeň-Doudlevice.

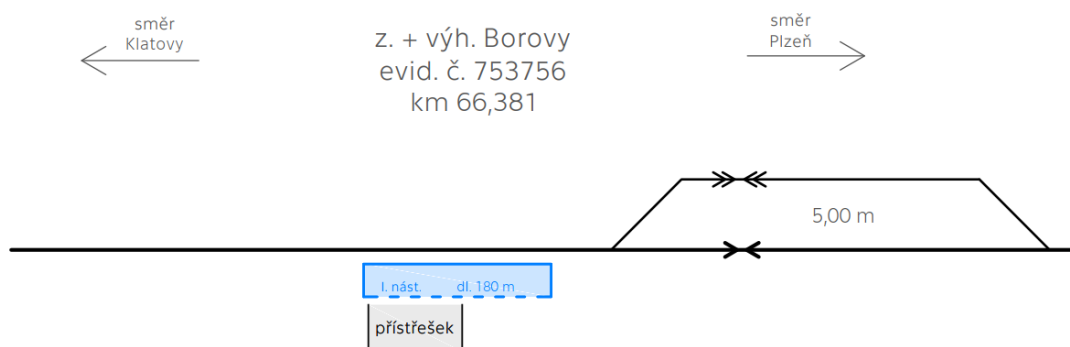
Výhybna „Doudlevice“ by byla umístěna do míst stávající přímé a směrového oblouku západně od ulice Edvarda Beneše. Rozšíření kolejiště je provedeno na vnitřní straně stávajícího oblouku. K výstavbě by bylo nutné získat část pozemků, které jsou v majetku statutárního města Plzeň. Užitečná délka kolejí ve výhybně dosahuje hodnot 212 m a osová vzdálenost kolejí je 5 m. Výhybky umožní rychlost 50 km/h při jízdě do odbočky. Dopravní schéma nové výhybny je zachyceno na obrázku č. 55 a situace výhybny je zakreslena v příloze č. 3.8.



Obrázek 55 Dopravní schéma z. + výh. Plzeň-Doudlevice

(vlastní tvorba)

Druhá výhybna „Borovy“ by byla umístěna do přímého úseku podél silnice I/27 před stávající železniční zastávkou Borovy (ve směru od Plzně). K vybudování výhybny by měl stačit stávající pozemek správce kolejí a nebylo by nutné odkupovat další pozemky. Druhá kolej je navržena západně od stávající traťové koleje a jejich osová vzdálenost je 5 m. Užitečná délka kolejí dosahuje 356 m. Při jízdě do odbočky je umožněna rychlost 50 km/h. Dopravní schéma nové výhybny Borovy zachycuje obrázek č. 56 a situace výhybny je zakreslena v příloze 3.2.



Obrázek 56 Dopravní schéma z. + výh. Borovy

(vlastní tvorba)

7.1.2 Zvýšení traťové rychlosti ve stávající stopě

Ve variantě A byl proveden přepočít GPK ve stávající stopě bez stavebního zásahu. Díky nasazení vozidel umožňujících jízdu s nedostatkem převýšení 130 mm bylo možné v některých místech zmírnit propady traťové rychlosti nebo celkově zvýšit rychlostní pásmo. Při zvyšování traťové rychlosti byla zohledněna smysluplnost navrhovaného řešení. V některých místech tratě by bylo možné zvýšit rychlost ještě více, ale v potaz byla vzata dynamika jízdy vozidel, spotřeba energií a úspora jízdních dob. Při realizaci této varianty by bylo nezbytné zřídit bezстыkovou kolej v celém traťovém úseku a dovybavit vybrané železniční přejezdy celopryžovou konstrukcí. V žst. Dobřany není možné zvýšit traťovou rychlost, protože to neumožňují použité výhybky (jízda do odbočky v hlavní dopravní koleji). Naopak v zastávce Dehtín bylo navrženo snížit stávající převýšení v oblouku (130 mm) na hodnotu 110 mm z důvodu umístění vnějšího nástupiště. Varianta A byla zpracována do situace celého traťového úseku a je v přílohách č. 2.1a, 2.2a, 2.3a, 2.4a a 2.5a této diplomové práce. V příloze č. 8.2a je přehledná tabulka úprav GPK na řešeném úseku.

7.1.3 Zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h

Varianta B je navržena jako komplexní přestavba celého řešeného úseku, včetně nezbytných úprav v železničních stanicích. Výpočty byly provedeny pro jízdu drážních vozidel s nedostatkem převýšení 130 mm a výsledkem je rychlostní profil V_{130} . Při úpravách bylo prioritou zůstat s tělesem tratě na stávajících drážních pozemcích. Vyšší rychlost než 100 km/h (s ohledem na zastavování v tarifních bodech) by již nepřinesla žádné výrazné úspory jízdních dob a vyžádala by si velké množství přeložek. Ve variantě B byl v několika místech upraven tečnový polygon tak, aby mohlo dojít k požadované úpravě a zároveň zůstat na drážním pozemku. Varianta B je zpracována v situaci v přílohách č. 2.1b, 2.2b, 2.3b, 2.4b a 2.5b a veškeré úpravy GPK jsou v přehledné tabulce v příloze č. 8.2b této diplomové práce. Ve variantě A i B byl počítán přebytek převýšení pro rychlost nákladních vlaků 65 km/h.

Dále byla ještě při zpracování prověřována varianta C s prioritou zajistit co největší homogenitu rychlosti na co nejdelším úseku. Tato varianta by vyžadovala výstavbu několika přeložek včetně zásahu na pozemky cizích vlastníků. Oproti variantě B by přinesla úsporu jízdních dob přibližně 1 minutu. S ohledem na složitost řešení a zanedbatelné přínosy nebyla tato varianta dále zpracovávána. Pouze byla pro variantu C provedena simulace jízdních dob.

7.2 Železniční stanice

Ve všech železničních stanicích jsou požadovány dvě nástupní hrany z důvodů křižování vlaků osobní dopravy. Nově budovaná nástupiště budou mít délku 180 m, což souvisí s maximální plánovanou délkou souprav (6 x 26,4 m + zaokrouhlení a drobná rezerva). Nástupní hrana bude ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Minimální počet dopravních kolejí jsou 2 koleje pro potřeby křižování a případné další dopravní koleje mohou sloužit nákladní dopravě nebo k provoznímu odstavování souprav osobních vlaků. Manipulační koleje budou zachovány v závislosti na frekvenci jejich využívání. Vlečky, které se dlouhodobě nepoužívají a ani není předpoklad jejich dalšího využití, budou odpojeny. Stávající kolejnice, pražce a výhybky bude možné využít v závislosti na jejich technickém stavu. [9]

Stávající staniční a traťové zabezpečovací zařízení III. kategorie bude zachováno, neboť splňuje všechny požadavky pro bezpečný a plynulý provoz. Do SZZ a TZZ bude proveden pouze nezbytný zásah vyvolaný změnou konfigurace železničních stanic a traťových parametrů. Staniční rozhlas bude zachován a ve všech železničních stanicích (vyjma žst. Plzeň-Valcha) budou doplněny informační panely s aktuálními odjezdy vlaků.

Rekonstrukce železničních stanic bude provedena v souladu s normou ČSN 73 6310 „Navrhování železničních stanic“. Nově vybudovaná nástupiště v žst. a zastávkách budou v souladu s normou ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“. Jelikož se jedná o celostátní trať, je nutné při úpravách dodržovat podmínky stanovené v TSI PRM.

V roce 2009 vešla v platnost aktualizace normy ČSN 73 4959, díky které se mohly začít budovat tzv. poloostrovní nástupiště s přístupem přes centrální přechod. V roce 2014 bylo přijato ustanovení č. 1300/2014/EU týkající se přístupu na nástupiště v úrovni koleje. Pokud je bezbariérový přechod používán jako jediná cesta pro všechny cestující, musí být po dozorem nebo v souladu s vnitrostátními pravidly pro bezpečný přechod osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Toto ustanovení změnilo dosavadní průběh rekonstrukcí, které spočívalo v zabezpečení centrálních přechodů rozhledovými trojúhelníky, výstražnými tabulemi, krytí návěstidly, hlášení staničního rozhlasu a dodržování provozních pravidel. Po přijetí ustanovení Evropské unie tedy nebylo možné dále navrhovat poloostrovní nástupiště. Změna nastala až v roce 2018, kdy provozovatel dráhy SŽDC, s.o. vydal vnitrostátní předpis TS 1/2018-Z. V dokumentu je podrobně popsána technická specifikace výstražných zařízení

pro přechod kolejí, a tedy zajištění přístupu na poloostrovní a vnější nástupiště na jednokolejných tratích. [10] [11]

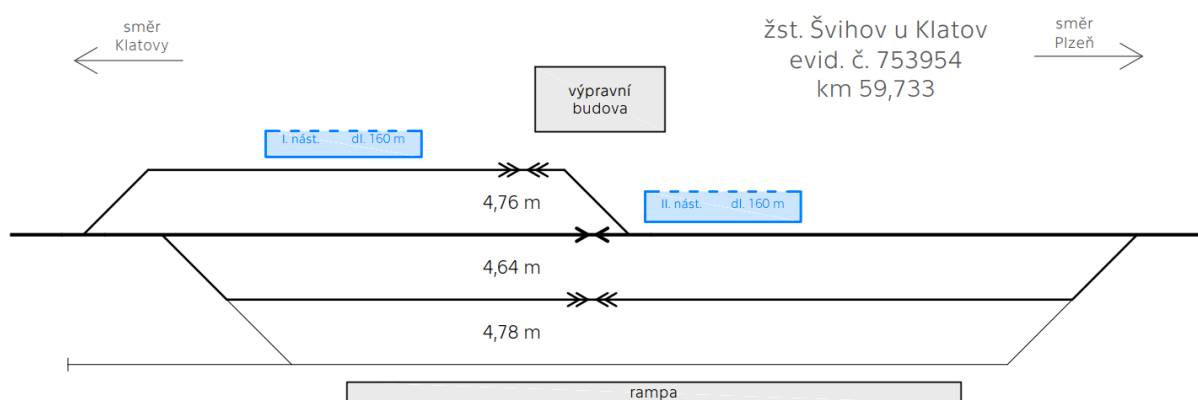
Poloostrovní nástupiště představují na mnoha jednokolejných tratích ideální variantu, jak rekonstruovat nástupiště v méně vytižených železničních stanicích. Na rozdíl od ostrovních nástupišť s podchody představují větší komfort pro cestující bez ztracených spádů. Při navrhovaných úpravách železničních stanic a výstavbě poloostrovních nástupišť s centrálními přechody se předpokládá jejich zabezpečení dle zmiňovaného předpisu SŽDC z roku 2018. Dále také budou všechna nástupiště vybavena bezpečnostními prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. [10] [11]

7.2.1 žst. Švihov u Klatov

V železniční stanici Švihov u Klatov jsou navrženy 3 nové varianty kolejového uspořádání a uspořádání nástupišť. Všechny 3 varianty se shodují v tom, že dojde k odpojení již dlouho nevyužívané vlečky ESO Švihov a zároveň zbourání nevyužívaného skladu. Do dopravních kolejí budou dosazeny výhybky umožňující jízdu do odbočky rychlostí 50 km/h. Varianta C je zakreslena do situace v příloze 3.1.

Varianta A)

V této variantě jsou navržena dvě vnější nástupiště s délkou pouze 160 m u kolejí č. 1 a 2. Z prostorových důvodů je nutné zkrátit užitečnou délku koleje č. 2 tak, aby se nástupiště u koleje č. 1a nenacházelo ve vnějším oblouku. Jinak není vyžadován zásah do ostatních dopravních ani manipulační koleje. Dopravní schéma této varianty zachycuje obrázek č. 57.

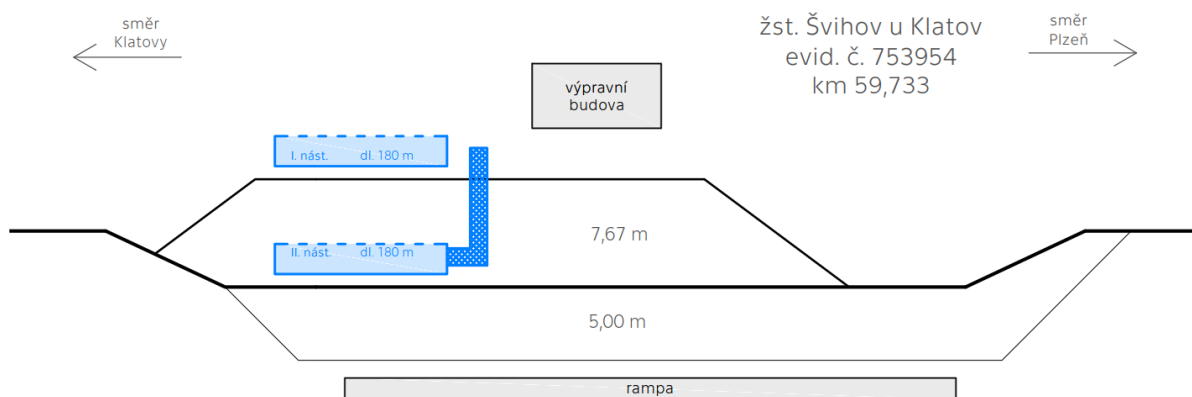


Obrázek 57 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta A

(vlastní tvorba)

Varianta B)

Ve variantě B je navržena kombinace vnějšího nástupiště u koleje č. 2 a jednostranného poloostrovního nástupiště u koleje č. 1. Z důvodů prostorové náročnosti nových nástupišť je nutné vychýlit osu hlavní dopravní koleje dále od výpravní budovy. Kvůli tomu je nutné zrušit stávající dopravní kolej č. 3. Manipulační kolej by byla nově označena číslem 3. Dopravní schéma této varianty je na obrázku č. 58.

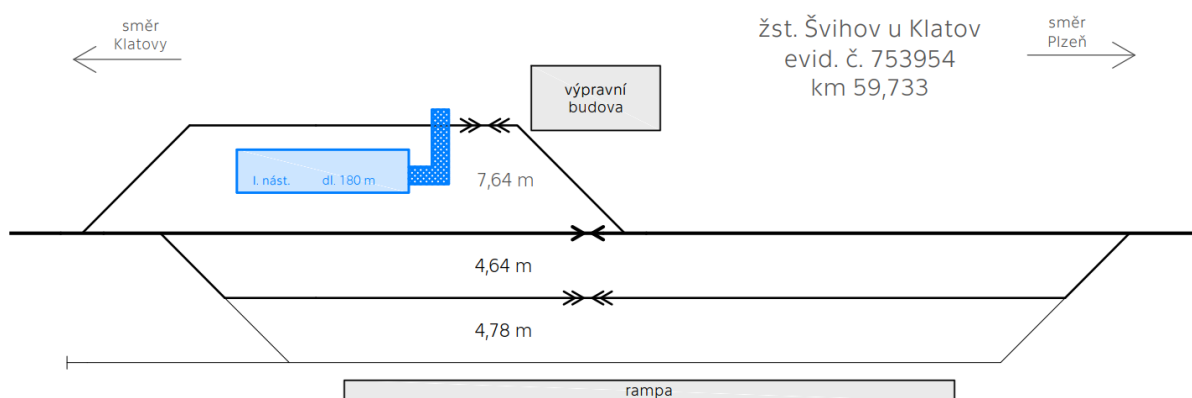


Obrázek 58 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta B

(vlastní tvorba)

Varianta C)

Ve variantě C je navrženo z větší části zachovat stávající konfiguraci kolejí. Dojde pouze ke zvětšení osové vzdálenosti mezi kolejemi č. 1 a 2, mezi které bude nově umístěno oboustranné poloostrovní nástupiště šířky 4,3 m s přístupem přes centrální přechod. Tato varianta je zobrazena na obrázku č. 59.



Obrázek 59 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta C

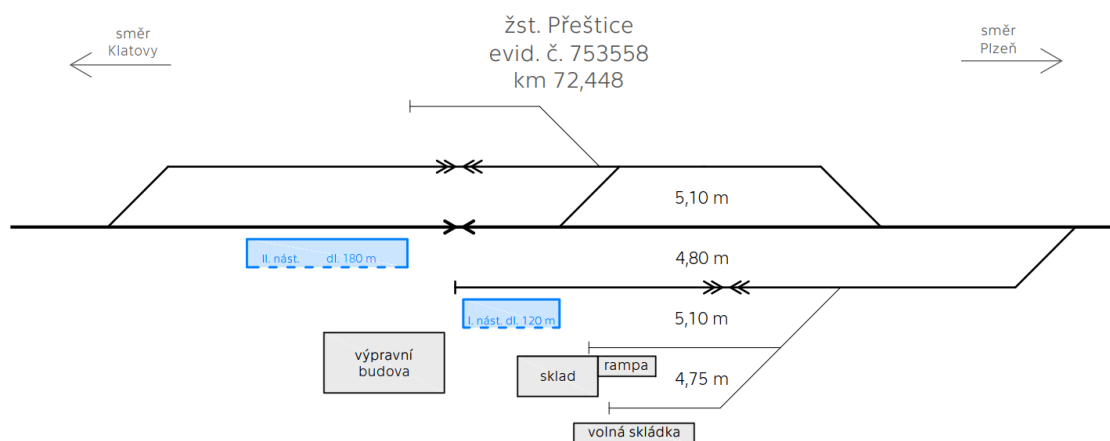
(vlastní tvorba)

7.2.2 žst. Přeštice

Nová podoba železniční stanice Přeštice je navržena v 5 variantách. Ve všech variantách jsou vyžadovány 2 nástupní hrany pro potřeby křižování a kolej pro případné provozní odstavení vratné soupravy vlaků osobní dopravy. Stávající rychlost průjezdu touto železniční stanicí je pouze 60 km/h a je tedy navrženo její zvýšení alespoň na 80 km/h. Nevyužívaná vlečka do průmyslového areálu bude odpojena. Naopak budou zachovány všechny tři manipulační koleje a nově budou kusé. Rychlost v dopravních kolejích bude zvýšena na 50 km/h. Varianty C a D jsou zakresleny v přílohách 3.3 a 3.4.

Varianta A)

V této variantě jsou navržena 2 vnější nástupiště délek 180 m a 120 m. Kolej u kratšího nástupiště by byla kusá a sloužila by pro zde začínající a končící vlaky. V železniční stanici by nově byly pouze dvě průjezdné dopravní koleje. Ty by byly propojeny kolejovou spojkou tak, aby v žst. mohly křižovat dva průjezdné vlaky. Nevýhodou však, je že vlak od Plzně by musel vyčkat průjezdu vlaku od Klatov a teprve poté zastavit u nástupiště pro nástup a výstup. Při zpoždění vlaku od Klatov tak budou vystupující cestující muset zbytečně čekat ve vlaku mimo nástupiště. Dopravní schéma je zobrazeno na obrázku č. 60.



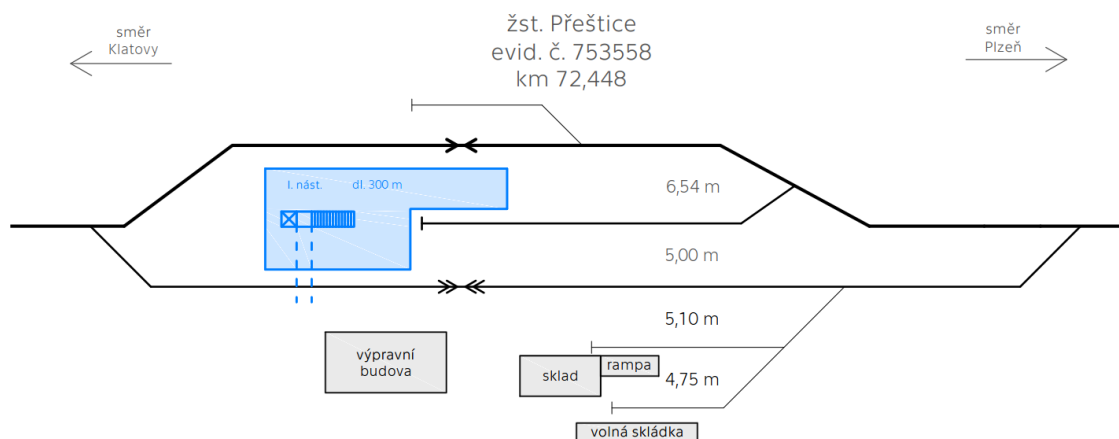
Obrázek 60 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta A

(vlastní tvorba)

Varianta B)

Varianta B by přinesla vybudování oboustranného ostrovního nástupiště včetně jazykového nástupiště s kusou kolejí. Celé nástupiště by měřilo 300 m a přístup na něj by byl pomocí podchodu. Nevýhodou tohoto řešení je prostorová a finanční náročnost a také fakt, že všichni cestující budou muset využívat podchod na nástupiště.

V žst. by byly pouze dvě průjezdné dopravní koleje. Tato varianta není doporučována k realizaci. Dopravní schéma je na obrázku č. 61.

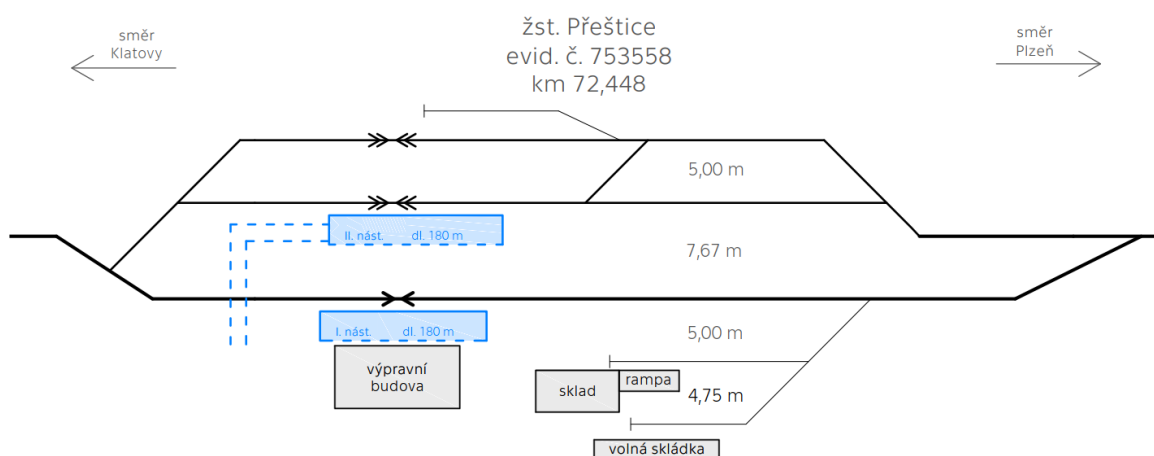


Obrázek 61 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta B

(vlastní tvorba)

Varianta C)

Ve variantě C je navržena kombinace vnějšího nástupiště u koleje č. 1 a jednostranného ostrovního nástupiště (obě délky 180 m). Průjezdnou hlavní dopravní kolej by bylo nutné posunout nejbližší k výpravní budově. Mezi kolejí č. 2 a 4 by byla umístěna spojka a na kolej č. 4a by bylo možné odstavit vratnou soupravu. Nevýhodou varianty je prostorová náročnost a naopak výhodou je, že do podchodu by musela pouze část cestující veřejnosti. Dopravní schéma této varianty je na obrázku č. 62.



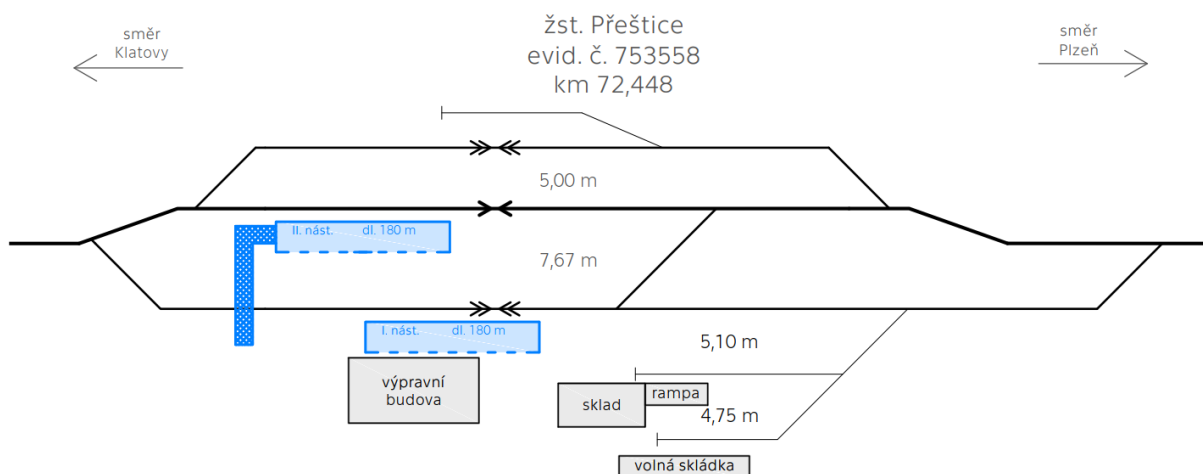
Obrázek 62 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta C

(vlastní tvorba)

Varianta D)

Varianta D je obdobou varianty A s tím, že jsou zachovány tři průjezdné dopravní koleje. Jedná se o kombinaci 180 m dlouhého poloostrovního nástupiště a 180 m dlouhého

vnějšího nástupiště. Hlavní dopravní kolej by byla mírně odsunuta dále od výpravní budovy. Díky kolejové spojnici mezi kolejemi č. 1 a 3 by bylo možné odstavovat vratnou soupravu mimo nástupiště na koleji 3a. Dopravní schéma je zachyceno na obrázku č. 63.

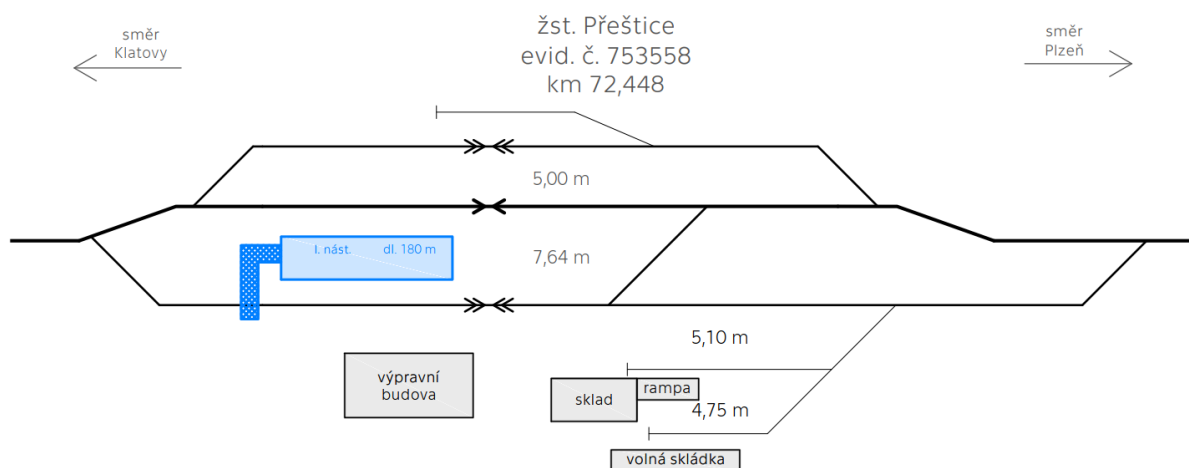


Obrázek 63 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta D

(vlastní tvorba)

Varianta E)

Ve variantě E je navrženo zachovat tři průjezdné dopravní koleje a vybudovat oboustranné poloostrovní nástupiště s délkou 180 m. Tato varianta vyžaduje mírné posunutí osy hlavní dopravní koleje od výpravní budovy. Díky kolejové spojnici (stejně jako ve variantě D) je možné odstavit vratnou soupravu mimo nástupiště. Největší výhodou této varianty je přístup na nástupiště bez ztracených spádů a maximální délka obou nástupních hran. Dopravní schéma je vidět na obrázku č. 64.



Obrázek 64 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta E

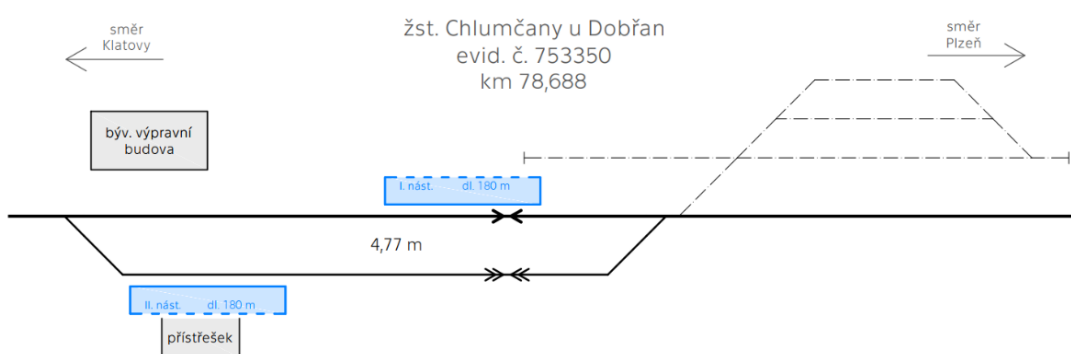
(vlastní tvorba)

7.2.3 žst. Chlumčany u Dobřan

V železniční stanici Chlumčany u Dobřan jsou navrženy pouze drobné úpravy celkem ve 2 variantách. Výhybky budou v obou variantách umožňovat jízdu do odbočky rychlostí 60 km/h. Důvodem je užitečná délka kolejí přes 600 m a aby tím bylo umožněno zrychlování vlaků bez stávajícího omezení.

Varianta A)

Tato varianta navrhuje zrušit nevyužívané nástupiště č. I u bývalé výpravní budovy a zbývající dvě vnější nástupiště prodloužit na délku 180 m. Navržené uspořádání žst. je zachyceno na obrázku č. 65.

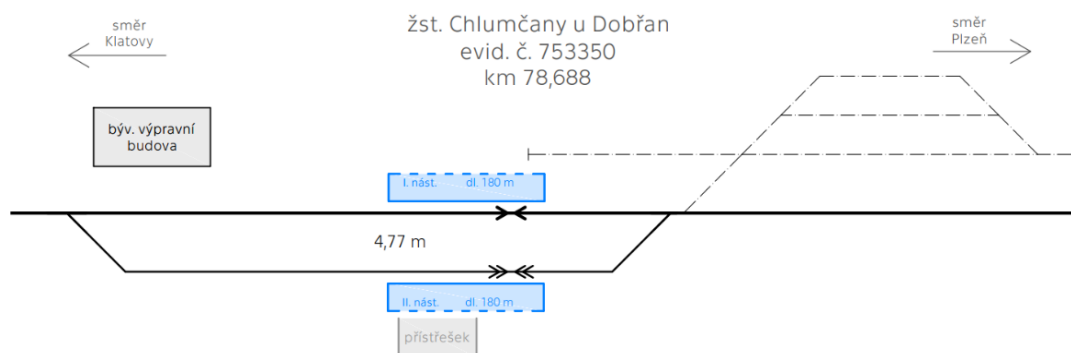


Obrázek 65 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan – varianta A

(vlastní tvorba)

Varianta B)

V této variantě je navrženo zrušit nevyužívané nástupiště č. I u koleje 1c a posunout nástupiště č. II ke koleji 3a. Nová délka obou nástupišť bude mít hodnotu 180 m. Díky posunu nástupiště by se alespoň mírně cestujícím zkrátila docházková vzdálenost mezi žst. a samotnou obcí. Varianta B je v dopravním schématu na obrázku č. 66.



Obrázek 66 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan – varianta B

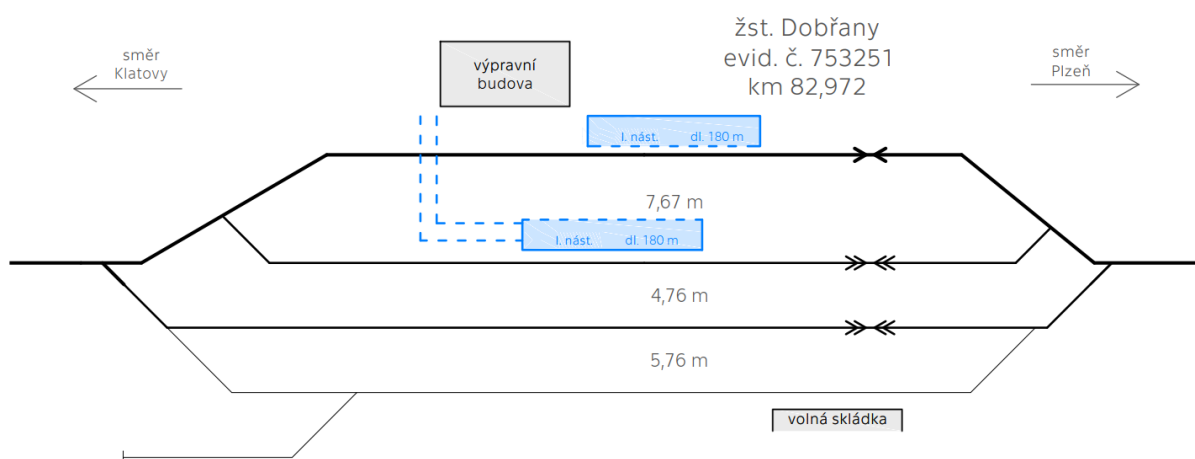
(vlastní tvorba)

7.2.4 žst. Dobřany

Rekonstrukce železniční stanice Dobřany je navržena celkem ve třech variantách. Všechny varianty navrhuje zrušení kusých manipulačních kolejí č. 4a, 4b a 5a a také odpojení dlouhodobě nevyužívaných vleček. Budoucí rozsah kolejí pro nákladní dopravu respektuje požadavky nákladních dopravců. Ve všech variantách se počítá s demolicí nevyužívaného skladu a boční rampy. Rychlost ve všech dopravních kolejích bude zvýšena na 50 km/h při jízdě do odbočky. Varianta B je zakreslena v situaci v příloze 3.5.

Varianta A)

Ve variantě A je navrženo posunout hlavní dopravní kolej nejblíže budově a vybudovat u ní vnější nástupiště délky 180 m. Druhé nástupiště by bylo jednostranné ostrovní s přístupem nově vybudovaným podchodem. Mělo by shodnou délku 180 m a využívalo by se pouze při křižování vlaků osobní dopravy. Celkem by ve stanici byly 3 dopravní koleje, 1 průjezdná manipulační kolej a 1 kusá manipulační koleje. Dopravní schéma této varianty je na obrázku č. 67.

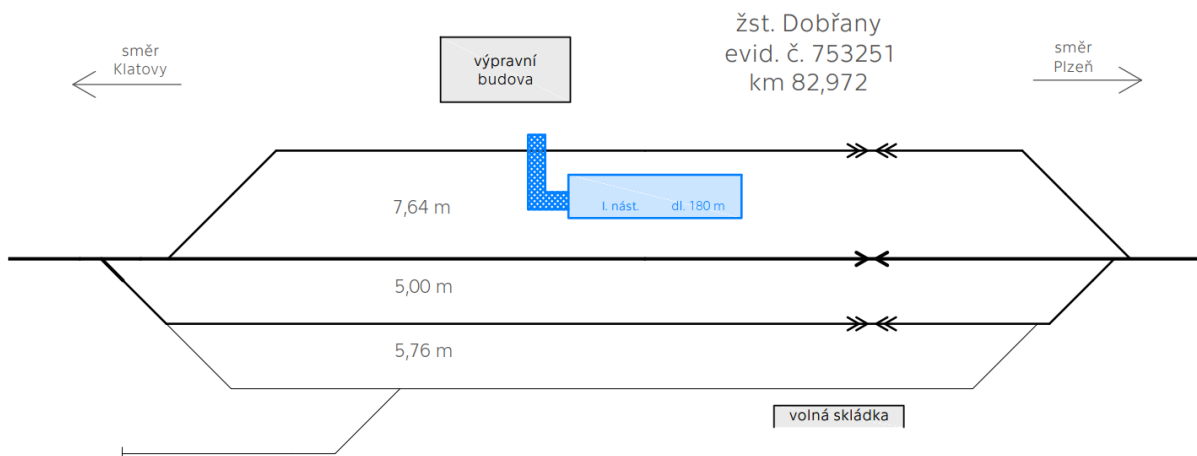


Obrázek 67 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta A

(vlastní tvorba)

Varianta B)

Ve variantě B je navrženo zachovat polohu hlavní dopravní koleje a kolejí č. 3 a 5. Nově by mezi kolejemi č. 1 a 2 vzniklo oboustranné poloostrovní nástupiště s šířkou 4,3 m, délkou 180 m a přístupem přes centrální přechod. Přístup na nástupiště by byl bez ztracených spádu. Při přístupu na nástupiště by všichni cestující museli chodit přes centrální přechod, proto tato varianta není nejvhodnější. Dopravní schéma této varianty je vidět na obrázku č. 68.

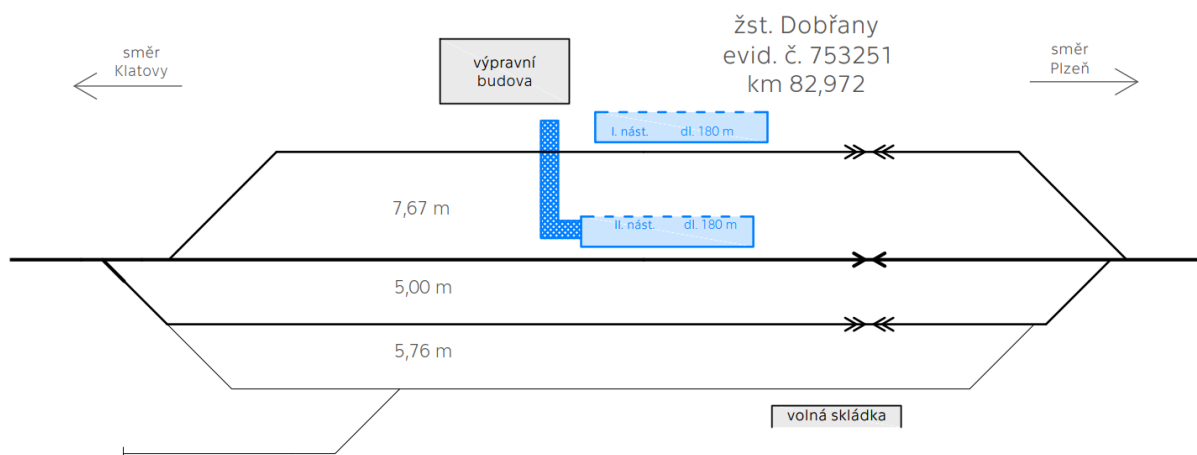


Obrázek 68 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta B

(vlastní tvorba)

Varianta C)

Varianta C se od varianty B liší pouze konfigurací nástupišť a s tím související osovou vzdáleností mezi kolejemi č. 1 a 2. V této variantě je navržena kombinace vnějšího a jednostranného poloostrovního nástupiště. Obě by měly shodnou délku 180 m. Varianta je zakreslena na obrázku č. 69.



Obrázek 69 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta C

(vlastní tvorba)

7.2.5 žst. Plzeň-Valcha

V železniční stanici jsou navrženy pouze minimální úpravy, aby byla umožněna na koleji č. 3 jízda do odbočky rychlostí 50 km/h. Jinak je možno ponechat stávající konfiguraci s tím, že je eventuálně možné zrušit stávající nástupiště. V budoucnu se nepředpokládá zastavování vlaků osobní dopravy pro nástup a výstup cestujících.

7.3 Železniční zastávky

Nástupiště v zastávkách Borovy, Lužany a Plzeň zastávka je vhodné zrekonstruovat tak, aby nástupní hrana byla ve výšce 550 mm nad TK a délka nástupišť je stanovena na 180 m z důvodu zastavujících rychlíků. Dále je navrženo zrekonstruovat nástupiště v zastávkách Přeštice-Zastávka a Plzeň-Doudlevec se shodnou výškou nástupní hrany. Nástupiště budou zkrácena na délku 120 m, což odpovídá s rezervou délce zdvojené elektrické jednotky „RegioPanter“. Nástupiště budou dovybavena staničním rozhlasem (pokud ho ještě nemají) a informačními tabulemi s aktuálními odjezdy vlaků.

V zastávce Doudlevec by bylo vhodné upravit stávající přístup na nástupiště z ulice Edvarda Beneše. Stávající rohové kryté schodiště není pro cestující příliš vhodným řešením, zejména z hlediska bezpečnosti. Nově by přístup na nástupiště byl po rovném otevřeném schodišti z ulice Edvarda Beneše a také by tím došlo ke zkrácení přestupní doby mezi vlaky a MHD. Fotodokumentace stávajícího podchodu a jeho okolí je v příloze A této diplomové práce.

7.4 Doplnková řešení

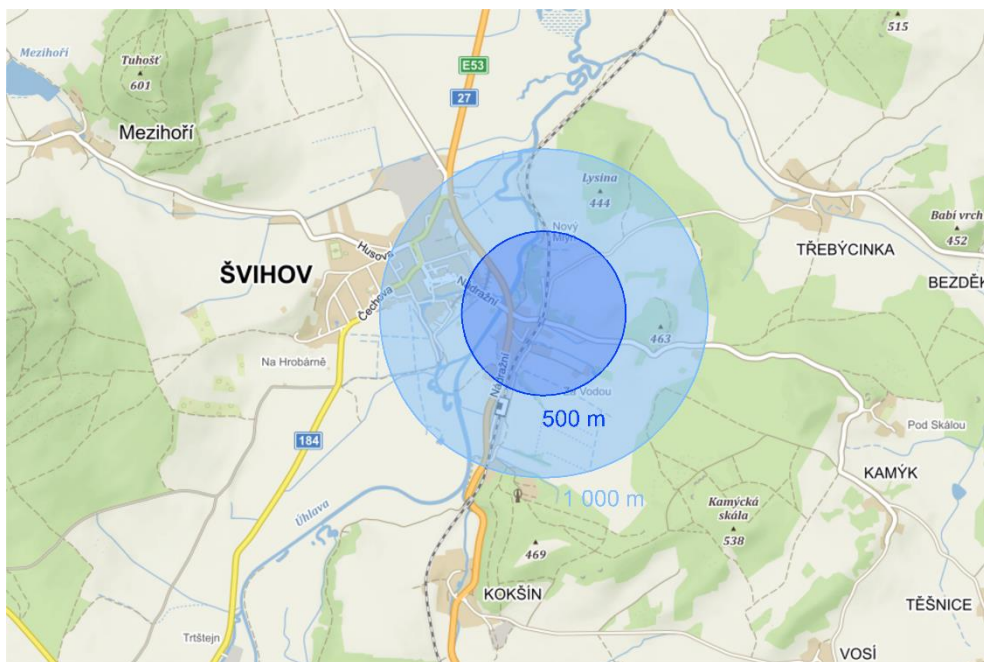
7.4.1 Nástupiště Švihov u Klatov

Nástupiště v železniční stanici Švihov jsou poměrně výrazně vzdálena od centra města, což prodlužuje dobu při přístupu k vlakům. Řešením by mohlo být zachovat žst. Švihov u Klatov pouze pro dopravní důvody (křížování) a vysunout nástupiště mimo kolejové rozvětvení za plzeňské zhlaví. Nástupiště by bylo umístěno částečně na náspu a proto by bylo vhodné využít konstrukci nástupiště typu „Umsteiger“. V těchto místech by nebylo možné vybudovat žádná parkovací místa pro osobní automobily, a navíc by bylo problematické vybudovat zde autobusovou zastávku. Nové umístění nástupiště by také prodloužilo jízdní doby v mezistaničním traťovém úseku. S ohledem na výše uvedené nevýhody není doporučena realizace nástupiště v navrhovaném místě. Jedinou výhodou by bylo zkrácení docházkové vzdálenosti z centra města. Na obrázku č. 70 jsou zobrazeny izochrony docházkové vzdálenosti 500 m a 1 000 m. Docházková vzdálenost by se zkrátila přibližně o 650 m.

7.4.2 Nástupiště Chlumčany u Dobřan

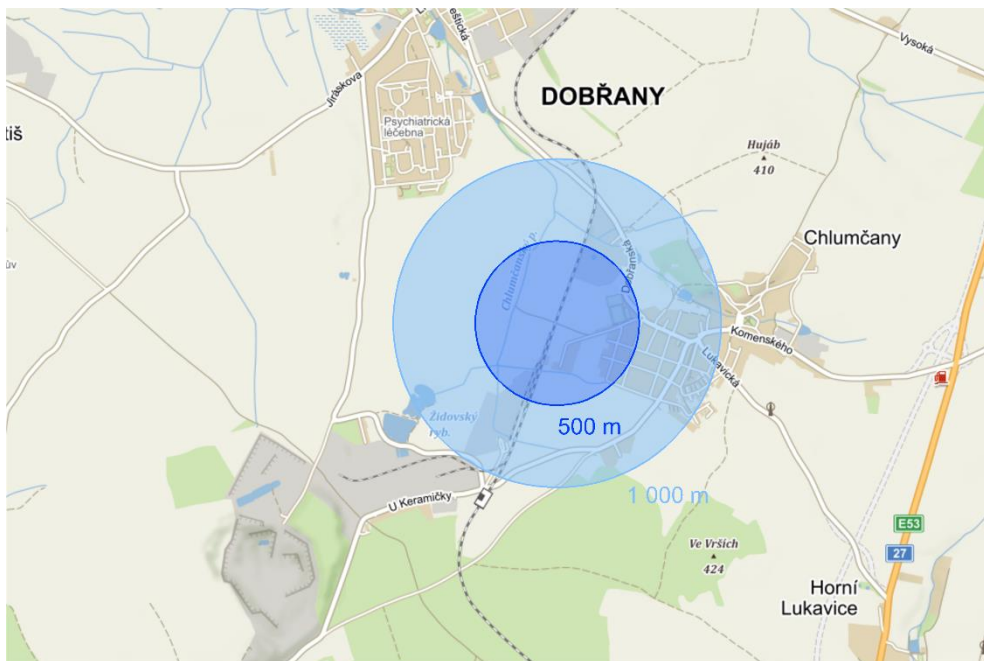
Stávající nástupiště v žst. Chlumčany u Dobřan se nachází výrazně vzdálena od obytné zástavby obce. Řešením by mohlo být přesunout nástupiště do nové polohy zhruba v km 79,800 poblíž železničního přejezdu přes polní komunikaci. Docházková vzdálenost

z centra obce by se zkrátila cca na polovinu (nově 700 m). Nicméně tímto přesunutím by železniční dopravu naopak přestali využívat zaměstnanci z průmyslového areálu vedle železniční stanice. Jelikož se nejedná o zanedbatelné množství obrátu v tomto tarifním bodě, není ani toto řešení doporučováno k realizaci. Izochrony pěší docházkové vzdálenosti od případných nástupišť v nové poloze jsou zobrazeny na obrázku č. 71.



Obrázek 70 Izochrony v případě nového nástupiště ve Švihově

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)



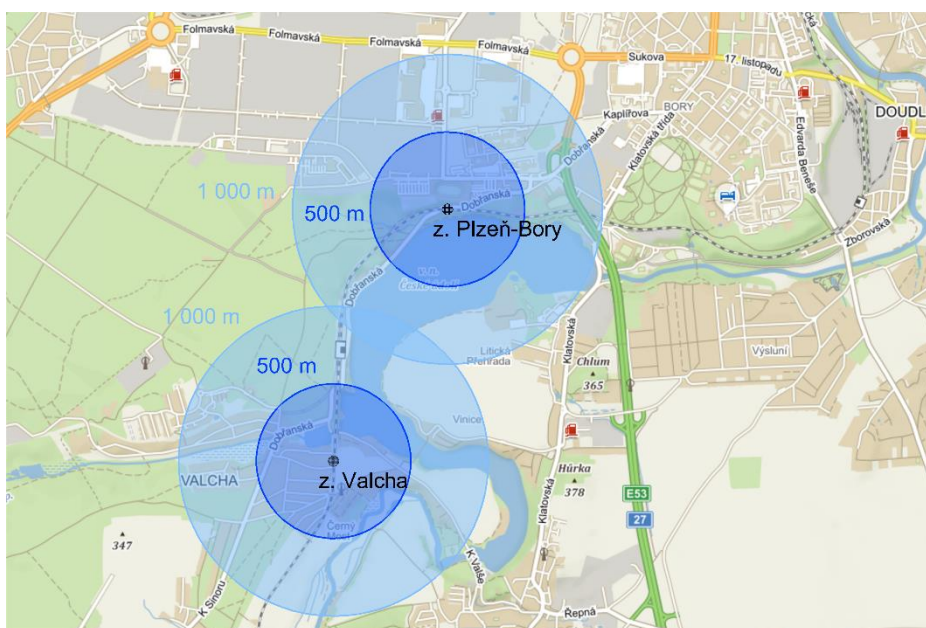
Obrázek 71 Izochrony v případě nové polohy nástupišť v Chlumčanech

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

7.4.3 Zastávky Plzeň-Bory a Valcha

Z důvodů nevhodného umístění žst. Plzeň-Valcha a zastávky Dobřany zastávky je možné zvážit jejich zrušení pro nástup a výstup cestujících a nahrazení novými tarifními body. Nově by bylo možné umístit zastávku „Valcha“ zhruba do stávajícího traťového km 89,250, aby bylo co nejbližší centru obce Valcha. V zastávce by bylo umístěno vnější nástupiště délky 120 m s nástupní hranou ve výšce 550 mm. Součástí vybavení tarifního bodu by byl samozřejmě přístřešek, lavička, odpadkový koš a vitrínka na jízdní řády. Při zřízení tohoto tarifního bodu by bylo možné zrušit zastávku Dobřany zastávka a tím by nedošlo k prodloužení jízdních dob v mezistaničním úseku.

Druhou navrhovanou možností je zastávka Plzeň-Bory, která by byla umístěna do stávajícího traťového kilometru 91,200 vedle železničního přejezdu P882. Tím by došlo k lepšímu obslužení průmyslové zóny Borská pole a také velkého univerzitního areálu ZČU. V zastávce by bylo umístěno shodné nástupiště jako v předchozí navrhované zastávce Valcha. Součástí stavby by muselo být i vybudování chodníku a veřejného osvětlení podél komunikace „Dobřanská“. Vznik další zastávky v mezistaničním úseku by měl negativní vliv na jízdní doby, takže přidávání dalšího tarifního bodu není moc vhodné. V úvahu by přicházela varianta zrušit stávající zastávku Plzeň-Doudlevec a nahradit ji zastávkou Plzeň-Bory. Vybudování obou zastávek závisí na ochotě investora a objednatele veřejné dopravy. Izochrony dostupnosti obou navrhovaných zastávek jsou na obrázku č. 72.



Obrázek 72 Izochrony dostupnosti nově navrhovaných zastávek

(Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz, upraveno)

8 Porovnání variant

8.1 Porovnání úprav traťového úseku

K porovnání variant A, B a C byl využit software na výpočet jízdních dob „Dynamika“. Jako vstup do tohoto programu byly zadány sklonové poměry traťového úseku, tarifní body a navrhovaný rychlostní profil. Výpočet byl proveden pro úsek z. Plzeň zastávka až žst. Klatovy. Jako referenční drážní vozidlo byla pro osobní vlaky použita elektrická jednotka řady 650. Pro vlaky kategorie R byl proveden výpočet s lokomotivou řady 362 a 5 vozy klasické stavby dle řazení (viz kapitola 5.1.4). Z důvodu možného budoucího nasazení elektrických jednotek i na vlaky kategorie R byla navíc provedena simulace pro jednotku řady 660. V místech zastavení byl zohledněn nástup a výstup cestujících a nezbytné technologické úkony (odbrzdění soupravy, křížování na jednokolejné trati). Všechny získané hodnoty jsou přehledně shrnuty v tabulce č. 61. Grafický výstup z průběhu simulace je zachycen na obrázku č. 73.

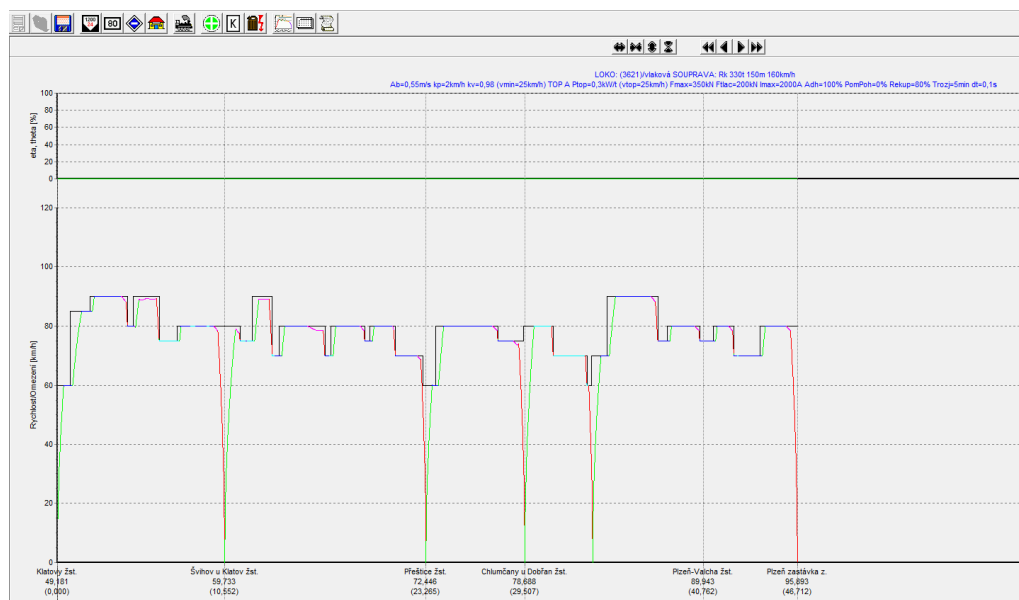
Tabulka 61 Porovnání jízdních dob dle variant

Druh: HV:	Stávající trať			Varianta A			Varianta B			Varianta C		
	R	R	Os	R	R	Os	R	R	Os	R	R	Os
	362	660	650	362	660	650	362	660	650	362	660	650
	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]	[min]
Plzeň hl. n. - Plzeň zastávka	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
z. Plzeň zastávka	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Plzeň zastávka - Plzeň-Valcha	5,6	5,3	6,7	5,2	4,9	6,4	4,7	4,4	6,0	4,6	4,3	6,0
žst. Plzeň-Valcha	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
Plzeň-Valcha - Dobřany	5,7	5,7	6,1	5,4	5,4	5,9	4,9	4,9	5,4	4,9	4,9	5,4
žst. Dobřany	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Dobřany - Chlumčany u Dobřan	4,6	4,4	4,4	4,4	4,2	4,2	4,1	3,9	3,9	4,0	3,7	3,7
žst. Chlumčany u Dobřan	1,0	1,0	0,5	1,0	1,0	0,5	1,0	1,0	0,5	1,0	1,0	0,5
Chlumčany u Dobřan - Přeštice	6,2	5,9	7,2	5,6	5,2	6,7	5,3	4,9	6,4	5,3	4,9	6,4
žst. Přeštice	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Přeštice - Švihov u Klatov	11,3	11,0	13,6	10,8	10,5	13,2	9,9	9,6	12,5	9,5	9,3	12,2
žst. Švihov u Klatov	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Švihov u Klatov - Klatovy	9,1	8,9	10,9	8,7	8,5	9,9	8,3	8,0	9,5	8,2	7,9	9,3
Σ	48,5	47,2	55,4	46,1	44,7	52,8	43,2	41,7	50,2	42,5	41,0	49,5

Z výsledků simulace vyplývá, že by bylo možné zkrátit jízdní doby všech kategorií vlaků osobní dopravy. Varianta A by přinesla u vlaků R úsporu přes 2 minuty a u vlaků Os úsporu přibližně 2,5 minuty. Při realizaci varianty B by bylo možné zkrátit jízdní doby všech vlaků osobní dopravy o více jak 5 minut. Naopak varianta C se od varianty B již výrazně neliší. Její realizace by byla finančně nejnákladnější, ale neměla by již o mnoho více přínosů oproti variantě B. Za zmínku stojí ještě fakt, že nasazením moderní elektrické jednotky

na vlaky kategorie R by bylo možné ve všech variantách zkrátit jízdní doby ještě o necelé 2 minuty. To by bylo umožněno zejména díky nižší hmotnosti soupravy.

K realizaci je doporučena varianta A nebo varianta B dle finančních možností investora.



Obrázek 73 Ukázka z programu Dynamika – simulace stávajícího stavu

8.2 Porovnání úprav železničních stanic

8.2.1 žst. Švihov u Klatov

Z navrhovaných variant je k realizaci doporučována varianta C. Jedná se o variantu s nejmenším stavebním zásahem, a navíc je umožněno zachování 3 průjezdných dopravních kolejí. Pro nákladní dopravu je zachována manipulační kolej č. 5. Z důvodu menší prostorové náročnosti a nižšího obratu cestujících je vhodnější umístit zde poloostrovní oboustranné nástupiště. Tím bude zachována větší parkovací plocha vedle koleje č. 2. Centrální přechod na nástupiště by byl vybaven zabezpečovacím zařízením. Parametry všech variant jsou shrnuty v následující tabulce č. 62.

Tabulka 62 Parametry variant žst. Švihov u Klatov

	varianta A	varianta B	varianta C
Nástupiště	2x vnější	1x poloostrovní oboustranné	1x poloostrovní 1x vnější
Přístup na nástupiště	úrovňový	úrovňový	úrovňový
Počet dopravních kolejí	3	2	3
Počet manipulačních kolejí	1	1	1
Počet vleček	0	0	0
Počet výhybek	7	4	7
Přestup hrana – hrana	ano	ne	ano

8.2.2 žst. Přeštice

V železniční stanici Přeštice je k realizaci doporučena varianta C nebo varianta D, protože je vhodné zde umístit alespoň 1 nástupiště umožňující přestup hrana – hrana mezi vlaky a autobusy. Autobusový terminál je umístěn přímo v přednádražním prostoru. Oproti variantě A je možné zachovat 3 průjezdné dopravní koleje. Ve všech variantách jsou zachovány stávající manipulační koleje a nevyužívaná vlečka je navržena ke zrušení. Jako nejlepší k realizaci vychází varianta D, ve které bude přístup na nástupiště bez ztracených spádů. Parametry všech variant jsou shrnuty v následující tabulce č. 63.

Tabulka 63 Parametry variant žst. Přeštice

	varianta A	varianta B	varianta C	varianta D	varianta E
Nástupiště	2x vnější	1x ostrovní + jazykové	1x ostrovní 1x vnější	1x poloostrovní 1x vnější	1x poloostrovní oboustranné
Přístup na nástupiště	mimoúrovňový	mimoúrovňový	mimoúrovňový	úrovňový	úrovňový
Počet dopravních kolejí	3	3	3	3	3
Počet manipulačních kolejí	3	3	3	3	3
Počet vleček	0	0	0	0	0
Počet výhybek	8	6	9	9	9
Přestup hrana – hrana	ano	ne	ano	ano	ne

8.2.3 žst. Dobřany

Z navrhovaných variant je doporučena k realizaci varianta C, která umožní částečně přestup hrana – hrana mezi vlaky a autobusy. V budoucnu se počítá s umístěním autobusového terminálu vedle výpravní budovy v prostorách bývalé rampy a skladu. Vnější nástupiště by na terminál přímo navazovalo. Druhé nástupiště je doporučeno realizovat jako poloostrovní jednostranné nástupiště. Tím bude zajištěn úrovňový přístup bez ztracených spádů. Centrální přechod bude řádně zabezpečen. Kombinace dvou vnějších nástupišť (viz žst. Švihov u Klatov – varianta A) není v této železniční stanici možná z důvodu stísněných poměrů. Parametry všech variant jsou v tabulce č. 64.

Tabulka 64 Parametry variant žst. Dobřany

	varianta A	varianta B	varianta C
Nástupiště	1x ostrovní 1x vnější	1x poloostrovní oboustranné	1x poloostrovní 1x vnější
Přístup na nástupiště	mimoúrovňový	úrovňový	úrovňový
Počet dopravních kolejí	3	3	3
Počet manipulačních kolejí	1	1	1
Počet vleček	0	0	0
Počet výhybek	7	7	7
Přestup hrana – hrana	ano	ne	ano

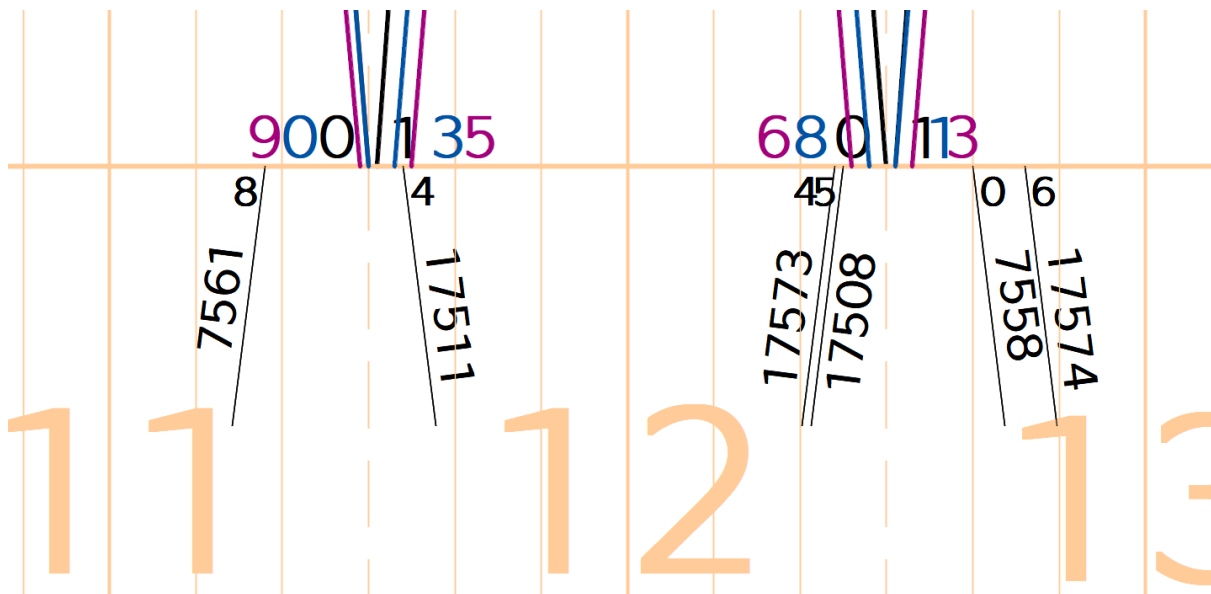
9 Shrnutí

V diplomové práci byl shrnut stávající technický stav železniční tratě č. 183 včetně mezilehlých železničních stanic. Dále byl rozebrán rozsah plánované dopravy a nalezena kritická místa nového dopravního konceptu. Jejich odstranění je navrženo v několika variantách pro trať i jednotlivé železniční stanice.

Navrhovaný dopravní koncept dle podkladů objednatelů (Plzeňský kraj a Ministerstvo dopravy) je na stávající infrastruktuře realizovatelný pouze s velkými obtížemi. V žst. Plzeň hl. n. a Klatovy jsou pouze minimální doby pro křižování vlaků. Při zpoždění jednoho vlaku se toto zpoždění bude následně přenášet i na další vlaky a také bude obtížné zajistit veškeré přípoje v důležitých tarifních bodech.

Ke zlepšení stavu je navržena úprava celého traťového úseku ve dvou variantách. (situace v přílohách 2.1 až 2.5 a úpravy GPK v přílohách 8.2a a 8.2b). Realizace vybrané z variant závisí zejména na finančních možnostech investora. Cílem úprav je zvýšení maximální traťové rychlosti s využitím jízdy vozidel s nedostatkem převýšení 130 mm. Jízdní doby na upravené infrastruktuře byly zjištěny pomocí programu „Dynamika“. Následně byl vypracován nákresný jízdní řád (příloha 6.1) a knižní jízdní řád (přílohy 5.1 a 5.2) pro stávající stav i navržené varianty. Výřez z NJŘ pro odjezdy a příjezdy v žst. Klatovy je zachycen obrázkem č. 74. Z obrázku je patrné, že obě varianty by přinesly zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu. Doba mezi příjezdem vlaku od Plzně a odjezdem vlaku do Plzně by se z 1 minuty zvýšila na 3 až 6 minut. Rychlostní profil všech variant i stávajícího stavu je v příloze č. 7.1.

Pro zvýšení propustnosti traťových úseků je navrženo vybudovat dvojici výhyben Plzeň-Doudlevice a Borovy. Stávající staniční a traťové zabezpečovací zařízení bude zachováno a bude proveden jen nezbytný zásah z důvodu stavebních úprav konfigurace. V železničních stanicích a vybraných zastávkách je navrženo nahradit stávající nevyhovující úrovněová nástupiště. Nově budou cestujícím sloužit nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště bude dle jednotlivých variant úrovněový nebo mimoúrovňový. Jako doplňkové řešení je navrženo zřídit nové tarifní body (zastávka Valcha a Plzeň-Bory) v lepších polohách vůči zástavbě a stávající nevyhovující tarifní body zrušit. Vybrané varianty úprav železničních stanic a zastávek jsou zakresleny do situace v přílohách č. 3.1 až 3.8.



Obrázek 74 Výřez z NJŘ pro žst. Klatovy

(Zdroj: Příloha 6.1)

Pokud by se podařilo realizovat alespoň některé z navrhovaných řešení, přispělo by to ke zvýšení bezpečnosti, rychlosti přepravy a také kultury cestování na řešené železniční trati. Přínosy by ocenili nejen pravidelní cestující, ale i návštěvníci jižního Plzeňska a Klatovska.

K vypracování této diplomové práce byly použity kancelářské programy MS Word a MS Excel. Obrázky a fotografie byly upraveny v programech Picassa a Inkscape. Výkresová dokumentace je zpracována v programu AutoCAD 2017 a v jeho nadstavbě RailCAD. K výpočtům jízdních dob byl využit software Dynamika.

Jako podklady výkresové dokumentace byly využity dokumenty a výkresy získané od správce železniční infrastruktury SŽDC, s.o. Mapové podklady pro zpracování diplomové práce zapůjčil Český úřad zeměměřický a katastrální.

Věřím, že poznatky získané při zpracování této diplomové práce následně využiji ve svém budoucím pracovním životě.

10 Zdroje

10.1 Literatura

- [1] SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009. ISBN 978-80-204-1505-9.
- [2] SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2312-2.
- [3] KRÁTKÝ, Vladislav; FOUĐ, Karel; VLADAŘ, Jan. *Poslední akce: operace amerického a britského letectva nad územím Čech v dubnu a květnu 1945*. Plzeň: Nava, 1997. ISBN 80-85254-98-0.
- [4] JACURA, Martin a kol. *Standardy vozidel, služeb ve vlacích a navazujících služeb pro nabídková řízení na regionální železniční dopravu Plzeňského kraje*. Praha, 2018.
- [5] KUBÁT, Bohumil a Lukáš TÝFA. *Železniční tratě a stanice*. Vyd. 2. přepracované. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02782-1.
- [6] ČSN 73 6360-1. *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování*. Praha: Český normalizační institut, 2008.
- [7] ČSN 73 6360-2. *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009.
- [8] KUBÁT, Bohumil a Ondřej TREŠL. *Stavby kolejové dopravy*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2008. ISBN 978-80-01-03983-0.
- [9] ČSN 73 6310. *Navrhování železničních stanic*. Praha: Český normalizační institut, 1996.
- [10] ČSN 73 4959. *Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009.
- [11] HLUBUČEK, Adam; JACURA, Martin a TÝFA, Lukáš. *Poloostrovní nástupiště a jejich přínos pro osobní železniční dopravu*. Silnice železnice. Ostrava: Konstrukce Media, 2015, 10(5), 75-82. ISSN 1801-822X.

10.2 Jízdní řády, pomůcky GVD, podklady SŽDC

- [12] Pomůcky GVD. *Tabulky traťových poměrů*. [online] [cit. 30. 3. 2019]
Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/TTP/>
- [13] *Jízdní řád 2018/2019 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [14] *Jízdní řád 2018/2019 trať 160*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [15] *Jízdní řád 2018/2019 trať 170*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [16] *Jízdní řád 2018/2019 trať 180*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [17] *Jízdní řád 2018/2019 trať 190*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [18] *Jízdní řád 2018/2019 trať 185*. [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [19] *Jízdní řád 2018/2019 „Waldbahn“* [PDF]. [cit. 30. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.laenderbahn.com/downloads/fahrplan/waldbahn/WBA1_web_012019.pdf
- [20] *Jízdní řád 2018/2019 „Passau – Regensburg – Nürnberg“* [PDF]. [cit. 30. 3. 2019].
Dostupné z: http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?table_nr=880&searchmode=tableplus&mainframe=result&controlpattern=Q.&orig=sT&dosearch=1&submitButton=Suche+starten
- [21] *Nákresný přehled železničního svršku tratě 183*. [PDF]. Poskytnuto od SŽDC.
- [22] *Mapový podklad tratě 183*. [DWG]. Poskytnuto od SŽDC.
- [23] *Přehled mostů, propustků a žel. přejezdů na trati 183*. [XLSX] Poskytnuto od SŽDC.
- [24] *Přehled kolejnic, pražců a výhybek na trati 183*. [XLSX] Poskytnuto od SŽDC.
- [25] Pomůcky GVD. *Plánky stanic* [online]. [cit. 3. 4. 2019]. Dostupné z:
<http://www.gvd.cz/cz/data/planky/planky.html>
- [26] Jednotná dopravní vektorová mapa. *Statistické vyhodnocení nehod na železničních přejezdech*. [online]. [cit. 4. 4. 2019]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvokoliprejezdu/Search.aspx>

- [27] *Číselník vleček*. Poskytnuto od SŽDC.
- [28] *Číselník SR 70*. [online]. [cit. 3. 4. 2019]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=34462>
- [29] Drážní úřad. *Seznam provozovaných a zrušených vleček*. [online]. 5. 2. 2019 [cit. 3. 4. 2019]. Dostupné z <https://www.ducr.cz/cs/potrebuji-si-vyridit/sekce-provozne-technicka/provozovani-drahy-drazni-dopravy>
- [30] *Jízdní řád 2017/2018 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [31] *Jízdní řád 2016/2017 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [32] *Jízdní řád 2015/2016 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [33] *Jízdní řád 2012/2013 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [34] *Jízdní řád 2010/2011 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [35] *Jízdní řád 2010/2011 trať 170*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-170>
- [36] *Jízdní řád 2007/2008 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [37] *Jízdní řád 2004/2005 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [38] *Jízdní řád 2002/2003 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-183>
- [39] *Jízdní řád 1981/1982 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-1981-1982>
- [40] *Jízdní řád 1944/1945 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-183>
- [41] *Jízdní řád 1918/1919 trať 183*. [PDF]. [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-183>

10.3 Internetové zdroje

- [42] Český statistický úřad. *Statistická ročenka Plzeňského kraje 2018* [PDF]. 28. 12. 2018 [cit. 1. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-plzenskeho-kraje-2018>
- [43] Český statistický úřad. *Počet obyvatel v obcích k 1.1.2019* [PDF]. 30. 04. 2019 [cit. 1. 5. 2019]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-za0wri436p>
- [44] Oficiální stránky statutárního města Plzeň. *O městě Plzeň*. [online] 28. 8. 2018 [cit. 1. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/o-meste/>
- [45] Oficiální stránky města Dobruška. *Charakteristika města*. [online] [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.dobruška.cz/mesto-dobruška/o-meste/zakladni-charakteristika-mesta/>
- [46] Oficiální stránky obce Chlumčany. *Historický vývoj Chlumčan*. [online] [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.obec-chlumcany.cz/obec/historie-a-soucasnost-obce/historicky-vyvoj-obce/>
- [47] Oficiální stránky města Přestice. *O městě*. [online] [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.prestice-mesto.cz/mesto/o-meste/historie-mesta/>
- [48] Oficiální stránky města Švihov. *O městě*. [online] [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.svihov.cz/index.php?page=44&lang=cz>
- [49] Oficiální stránky města Klatovy. *Základní údaje o městě*. [online] [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.klatovy.cz/klatovy/zaklad.asp>
- [50] Český statistický úřad. *Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol v Plzeňském kraji dle SLDB 2011*. [PDF]. [cit. 5. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20533800/32413513k5.pdf/4f204cdb-2408-416b-850d-658d45658002?version=1.0>
- [51] POVED s.r.o. *Veřejná doprava a IDP*. [online] [cit. 10. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.poved.cz/cz/verejna-doprava-a-idp/>
- [52] Internetová verze časopisu Železničář. *Z Nýrska do Železné Rudy se jezdí 140 let*. [online]. 26. 10. 2017 [cit. 12. 3. 2019]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/z-nyrska-do-zelezne-rudy-se-jezdi-140-let/-16200/>

- [53] Oficiální stránky města Klatovy. *Druhá světová válka a Klatovy*. [online] [cit. 20. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.klatovy.cz/klatovy/fr.asp?tab=snet&id=713&burl=&pt=HS>
- [54] Oficiální stránky SŽDC. *Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2020* [PDF]. [cit. 14. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-1.zmena.pdf/dfbc8b9e-bd8e-41dd-ab89-194a23338407>
- [55] ŽelPage. *Popis trati 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín – Česká republika*. [online]. [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-183?lang=cs>
- [56] IDNES.cz. *Špičácký tunel byl 131 let nejdelší v zemi, rekord se kraji brzy vrátí*. [online]. 15. 9. 2013 [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/nejdelsi-zeleznicni-tunel-v-ceske-republice.A130913_115255_plzen-zpravy_pp
- [57] IDNES.cz. *Mezi Vary a Plzní začnou jezdit moderní vlaky, cestu zkrátí o 20 minut*. [online]. 16. 4. 2019 [cit. 30. 4. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/vlaky-zeleznice-doprava-regiopanter-ceske-drahy-modernizace.A190416_470678_vary-zpravy_ba
- [58] *Die "Waldbahn" Plattling - Deggendorf - Zwiesel - Bayerisch Eisenstein (KBS 905)*. [online]. 01. 08. 2009 [cit. 30. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.stifter-mauth.de/eisenbahn/plattling-eisenstein.htm>
- [59] Die Länderbahn. *DAS STRECKENNETZ DER WALDBAHN*. [online]. [cit. 30. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/waldbahn/fahrplan/streckennetz/>
- [60] Oficiální stránky SŽDC. *Optimalizace trati Plzeň – Stříbro*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [61] Oficiální stránky SŽDC. *Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mar. Lázní*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [62] Oficiální stránky SŽDC. *Optimalizace trati Planá u Mar. Lázní – Cheb*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [63] Oficiální stránky SŽDC. *Optimalizace trati Beroun – Zbiroh*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>

- [64] Oficiální stránky SŽDC. *Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [65] Oficiální stránky SŽDC. *Modernizace trati Rokycany – Plzeň*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/modernizace/prehled-staveb-karty-staveb>
- [66] Internetová verze časopisu Silnice železnice. *Železniční uzel Plzeň*. [online]. 17. 1. 2014 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/zeleznicni-uzel-plzen/>
- [67] Oficiální stránky SŽDC. *Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [68] Oficiální stránky SŽDC. *Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [69] Oficiální stránky SŽDC. *Uzel Plzeň, 2. stavba přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [70] Oficiální stránky SŽDC. *Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [71] Oficiální stránky SŽDC. *Uzel Plzeň, 4. a 5. stavba*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [72] Oficiální stránky SŽDC. *Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda*. [online]. [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/prehled-projektu>
- [73] Český rozhlas. *Plzeň má nový autobusový terminál*. [online]. 7. 12. 2018 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://plzen.rozhlas.cz/plzen-ma-novy-autobusovy-terminal-7699695>
- [74] Oficiální stránky ŘSD. *Informační leták silnice I/27 Šlovice – Přeštice*. [PDF]. 1. 8. 2016 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/227/infoletak_s27-slovice-prestice_1471436357478.pdf

- [75] Oficiální stránky ŘSD. *Informační leták silnice I/27 Přeštice – obchvat*. [PDF]. 1. 7. 2018 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/229/infoletak_s27-prestice-obchvat.pdf
- [76] Oficiální stránky ŘSD. *Informační leták silnice I/27 Klatovy – přeložka, 1. stavba*. [PDF]. 1. 2. 2017 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/217/infoletak_s27-klatovy-prelozka-1stavba_1486117677271.pdf
- [77] QAP.cz. *Na Plzeňsku vyrostou další přestupní terminály! Mají zlepšit cestování*. [online]. 19. 3. 2019 [cit. 1. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.qap.cz/object/na-plzensku-vyrostou-dalsi-prestupni-terminaly-maji-zlepsit-cestovani-103477>
- [78] Oficiální stránky Plzeňského kraje. *Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2017–2021*. [online]. [cit. 10. 4. 2019] Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/aktualizovany-plan-dopravni-obsluznosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2017-2021>
- [79] ŽelPage. *Řazení vlaků v roce 2019 na trati 183* [online]. [cit. 10. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/razeni/19/cr/trate/183/>
- [80] VagonWeb. *Řazení souprav v roce 2019 na trati 183*. [online]. [cit. 10. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.vagonweb.cz/razeni>
- [81] Oficiální stránky Plzeňského kraje. *Nabídková řízení Plzeňsko a Jihozápad předběžná tržní konzultace*. [online]. 31. 1. 2019 [cit. 10. 4. 2019] Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/nabidkova-rizeni-plzensko-a-jihozapad-predbezna-trzni-konzultace>
- [82] Ministerstvo dopravy ČR. *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy 2017–2021*. [PDF]. [cit. 12. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlaky-celostatni-dopra/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-2017-2021.pdf>
- [83] Ministerstvo dopravy České republiky. *Tabulky předpokládaných jízdních řádů vlaků dálkové dopravy 2019/2020*. [online]. [cit. 12. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Navrh-jizdniho-radu-vlaku-dalkove-dopravy-2019-2020>
- [84] Ministerstvo dopravy české republiky. *Oznámení předpokládaného uzavření smlouvy o veřejných službách*. [PDF]. 7. 9. 2019 [cit. 12. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Uredni-deska/>

- [85] Plzeňský kraj, centrální nákup. *Zadávací dokumentace veřejná zakázka pro provoz vlaků na lince P2 v letech 2020 až 2035*. [online] [cit. 12. 4. 2019]. Dostupné z: https://ezak.cnpk.cz/contract_display_6475.html
- [86] ZDopravy.cz. *Přímé spoje do Bavorska, konec přestupů u lokálek. Plzeňský kraj chystá další soutěž*. [online]. 11. 2. 2019 [cit. 15. 4. 2019]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prime-spoje-do-bavorska-konec-prestupu-u-lokalek-kraj-hleda-dopravce-na-23453/>
- [87] ZDopravy.cz. *Podepsáno: České dráhy budou jezdit mezi Berounem a Klatovy s novými vlaky*. [online]. 22. 2. 2019 [cit. 15. 4. 2019]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/podepsano-ceske-drahy-budou-jezdit-mezi-berounem-a-klatovy-s-novymi-vlakami-24099/>
- [88] České dráhy. *České dráhy uzavřely rámcový kontrakt na dodávku až 50 elektrických jednotek pro regionální vlaky*. [online]. 29. 3. 2019 [cit. 15. 4. 2019]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30470>

10.4 Obrázky a fotografie

- [89] *Geografická mapa Plzeňského kraje.*
Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xp/mapy>
- [90] *Průběh výstavby Špičáckého tunelu.*
Dostupné z: http://regiony.impuls.cz/foto.aspx?foto1=PP4ddc58_tunel.JPG
- [91] *Zničená železniční stanice Klatovy po náletu.*
Dostupné z: https://www.geocaching.com/geocache/GC112G2_klatovske-vlakove-nadrazi?guid=20dc0063-03dc-4cfe-934b-051ae5eb1006
- [92] *Kategorie drah a provozovatelé drah.*
Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/mapy/mapy.html>
- [93] *Výškový průběh tratě 183.* Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_%C5%BDelezn%C3%A1_Ruda%E2%80%93Plze%C5%88
- [94] *Tratě 183 a její vztahy na okolní tratě.*
Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>
- [95] *Budoucí vzhled dopravních prostředků v Plzeňském kraji.*
Dostupné z: <https://www.facebook.com/plzensky.kr/photos/a.208302932515111/2411001768911872/?type=3&theater>

11 Seznam tabulek

Tabulka 1 Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání.....	15
Tabulka 2 Parametry prvního úseku tratě 183.....	21
Tabulka 3 Parametry druhého úseku tratě 183.....	22
Tabulka 4 Přehled propustků	62
Tabulka 5 Přehled mostních objektů.....	64
Tabulka 6 Přehled železničních přejezdů.....	67
Tabulka 7 Přehled nástupišť nz. Točník.....	68
Tabulka 8 Přehled návěstidel AHr. Točník	68
Tabulka 9 Přehled kolejí nz. Točník	69
Tabulka 10 Přehled výhybek nz. Točník	69
Tabulka 11 Přehled výkolejek nz. Točník.....	69
Tabulka 12 Přehled vleček nz. Točník.....	69
Tabulka 13 Přehled nástupišť z. Dehtín	70
Tabulka 14 Přehled nástupišť žst. Švihov u Klatov	71
Tabulka 15 Přehled návěstidel žst. Švihov u Klatov.....	71
Tabulka 16 Přehled kolejí žst. Švihov u Klatov	71
Tabulka 17 Přehled výhybek žst. Švihov u Klatov.....	71
Tabulka 18 Přehled výkolejek žst. Švihov u Klatov	72
Tabulka 19 Přehled vleček žst. Švihov u Klatov.....	72
Tabulka 20 Přehled nástupišť z. Červené Poříčí.....	72
Tabulka 21 Přehled nástupišť z. Borovy.....	73
Tabulka 22 Přehled návěstidel AHr. Borovy.....	73
Tabulka 23 Přehled nástupišť z. Lužany	74
Tabulka 24 Přehled nástupišť žst. Přeštice	75
Tabulka 25 Přehled návěstidel žst. Přeštice	75
Tabulka 26 Přehled kolejí žst. Přeštice.....	76

Tabulka 27 Přehled výhybek žst. Přeštice.....	76
Tabulka 28 Přehled výkolejek žst. Přeštice.....	76
Tabulka 29 Přehled vleček žst. Přeštice.....	76
Tabulka 30 Přehled nástupišť z. Přeštice-Zastávka.....	77
Tabulka 31 Přehled nástupišť žst. Chlumčany u Dobřan.....	78
Tabulka 32 Přehled návěstidel žst. Chlumčany u Dobřan.....	78
Tabulka 33 Přehled kolejí žst. Chlumčany u Dobřan.....	79
Tabulka 34 Přehled výhybek žst. Chlumčany u Dobřan.....	79
Tabulka 35 Přehled vleček žst. Chlumčany u Dobřan.....	79
Tabulka 36 Přehled nástupišť žst. Dobřany.....	80
Tabulka 37 Přehled návěstidel žst. Dobřany.....	80
Tabulka 38 Přehled kolejí žst. Dobřany.....	81
Tabulka 39 Přehled výhybek žst. Dobřany.....	81
Tabulka 40 Přehled výkolejek žst. Dobřany.....	81
Tabulka 41 Přehled vleček žst. Dobřany.....	81
Tabulka 42 Přehled nástupišť z. Dobřany zastávka.....	82
Tabulka 43 Přehled nástupišť žst. Plzeň-Valcha.....	83
Tabulka 44 Přehled návěstidel žst. Plzeň-Valcha.....	83
Tabulka 45 Přehled kolejí žst. Plzeň-Valcha.....	84
Tabulka 46 Přehled výhybek žst. Plzeň-Valcha.....	84
Tabulka 47 Přehled výkolejek žst. Plzeň-Valcha.....	84
Tabulka 48 Přehled vleček žst. Plzeň-Valcha.....	84
Tabulka 49 Přehled nástupišť z. Plzeň-Doudlevice.....	85
Tabulka 50 Přehled nástupišť z. Plzeň zastávka.....	86
Tabulka 51 Přehled návěstidel z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.).....	86
Tabulka 52 Přehled kolejí z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.).....	86
Tabulka 53 Přehled výhybek z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.).....	86
Tabulka 54 Přehled vleček z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.).....	86

Tabulka 55 Přehled základních údajů o traťových úsecích	87
Tabulka 56 Přehled základních údajů železničních stanic.....	88
Tabulka 57 Přehled základních údajů železničních zastávek.....	89
Tabulka 58 Počty vlaků v průběhu let	94
Tabulka 59 Vývoj jízdních dob z Plzně do Klatov v průběhu let.....	95
Tabulka 60 Nakládka a vykládka vozů na trati 183	101
Tabulka 61 Porovnání jízdních dob dle variant	119
Tabulka 62 Parametry variant žst. Švihov u Klatov	120
Tabulka 63 Parametry variant žst. Přeštice.....	121
Tabulka 64 Parametry variant žst. Dobřany	121

12 Seznam obrázků

Obrázek 1 Geografická mapa Plzeňského kraje.....	11
Obrázek 2 Průběh výstavby Špičáckého tunelu.....	17
Obrázek 3 Hraniční nádraží v Alžbětíně	18
Obrázek 4 Zničená železniční stanice Klatovy po náletu	19
Obrázek 5 Vyznačení žel. tratě č. 183 v rámci České republiky.....	20
Obrázek 6 Výškový průběh tratě 183	23
Obrázek 7 Vlak R776 po příjezdu do cílové žst. Železná Ruda-Alžbětín	24
Obrázek 8 Trať 183 a její vztahy na okolní tratě.....	25
Obrázek 9 Západní expres Ex352 nedaleko zastávky Klabava	27
Obrázek 10 Jednotka RegioPanter při prezentaci na plzeňském hlavním nádraží	30
Obrázek 11 Mapa železničních tratí Waldbahn.....	32
Obrázek 12 Motorový vůz řady VT 650 v žst. Železná Ruda-Alžbětín.....	33
Obrázek 13 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Točnick	39
Obrázek 14 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dehtín	40
Obrázek 15 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Švihov u Klatov	41
Obrázek 16 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Červené Poříčí.....	42

Obrázek 17 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Borovy	43
Obrázek 18 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Lužany	44
Obrázek 19 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Přeštice	45
Obrázek 20 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Přeštice-Zastávka	46
Obrázek 21 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Chlumčany u Dobřan	47
Obrázek 22 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dobřany	48
Obrázek 23 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Dobřany zastávka	49
Obrázek 24 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň-Valcha.....	50
Obrázek 25 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň-Doudlevice.....	51
Obrázek 26 Izochrony dostupnosti tarifního bodu Plzeň zastávka	52
Obrázek 27 Mapa modernizovaného úseku Rokycany – Plzeň.....	54
Obrázek 28 Prorážka prvního tubusu tunelů Ejpovice.....	54
Obrázek 29 Schéma investic v uzlu Plzeň	55
Obrázek 30 Žst. Zelená Lhota s poloostrovním nástupištěm	57
Obrázek 31 Situace vedení obchvatu kolem Přeštic	58
Obrázek 32 Situace vedení obchvatu kolem Klatov	59
Obrázek 33 Situace: oblouk s nejmenším poloměrem.....	60
Obrázek 34 Dopravní schéma nz. Točník.....	68
Obrázek 35 Dopravní schéma z. Dehtín.....	69
Obrázek 36 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov	70
Obrázek 37 Dopravní schéma z. Červené Poříčí.....	72
Obrázek 38 Dopravní schéma z. Borovy	73
Obrázek 39 Dopravní schéma z. Lužany	74
Obrázek 40 Dopravní schéma žst. Přeštice	74
Obrázek 41 Dopravní schéma z. Přeštice-Zastávka.....	77
Obrázek 42 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan	77
Obrázek 43 Dopravní schéma žst. Dobřany	80
Obrázek 44 Dopravní schéma z. Dobřany zastávka.....	82

Obrázek 45 Dopravní schéma žst. Plzeň-Valcha.....	82
Obrázek 46 Dopravní schéma z. Plzeň-Doudlevce.....	85
Obrázek 47 Dopravní schéma z. Plzeň zastávka (obvod žst. Plzeň hl. n.).....	85
Obrázek 48 Řazení kmenové soupravy linky R16.....	95
Obrázek 49 Řazení nejdelší soupravy linky R16.....	96
Obrázek 50 Obvyklé řazení osobních a spěšných vlaků.....	96
Obrázek 51 Řazení večerního vlaku do Přeštice a zpět.....	97
Obrázek 52 Řazení večerního vlaku Os7505	97
Obrázek 53 Schéma dálkové dopravy na západě Čech.....	98
Obrázek 54 Budoucí vzhled dopravních prostředků v Plzeňském kraji.....	100
Obrázek 55 Dopravní schéma z. + výh. Plzeň-Doudlevce.....	105
Obrázek 56 Dopravní schéma z. + výh. Borovy	105
Obrázek 57 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta A.....	108
Obrázek 58 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta B.....	109
Obrázek 59 Dopravní schéma žst. Švihov u Klatov – varianta C.....	109
Obrázek 60 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta A.....	110
Obrázek 61 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta B.....	111
Obrázek 62 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta C.....	111
Obrázek 63 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta D.....	112
Obrázek 64 Dopravní schéma žst. Přeštice – varianta E	112
Obrázek 65 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan – varianta A.....	113
Obrázek 66 Dopravní schéma žst. Chlumčany u Dobřan – varianta B.....	113
Obrázek 67 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta A.....	114
Obrázek 68 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta B.....	115
Obrázek 69 Dopravní schéma žst. Dobřany – varianta C.....	115
Obrázek 70 Izochrony v případě nového nástupiště ve Švihově.....	117
Obrázek 71 Izochrony v případě nové polohy nástupišť v Chlumčanech.....	117
Obrázek 72 Izochrony dostupnosti nově navrhovaných zastávek	118

Obrázek 73 Ukázka z programu Dynamika – simulace stávajícího stavu	120
Obrázek 74 Výřez z NJŘ pro žst. Klatovy.....	123

13 Seznam grafů

Graf 1 Výškový průběh tratě 183 v úseku Klatovy – Plzeň hl. n.....	37
Graf 2 Stávající rychlostní profil tratě 183 v úseku Klatovy – Plzeň.....	37
Graf 3 Počet přepravených cestujících v roce 2014	92
Graf 4 Nabízená kapacita v pracovní dny	93
Graf 5 Nabízená kapacita o víkendech a státních svátcích	93

14 Seznam příloh

Příloha A:

Fotodokumentace traťového úseku Plzeň – Klatovy

Příloha B – výkresová dokumentace:

- 1.1 Přehledná situace traťového úseku Plzeň – Klatovy (1:50 000)

- 2.1a Situace traťového úseku km 49,181 - km 56,000 – varianta A (1:10 000)
- 2.2a Situace traťového úseku km 56,000 - km 67,500 – varianta A (1:10 000)
- 2.3a Situace traťového úseku km 67,500 - km 77,500 – varianta A (1:10 000)
- 2.4a Situace traťového úseku km 77,500 - km 88,500 – varianta A (1:10 000)
- 2.5a Situace traťového úseku km 88,500 - km 95,979 – varianta A (1:10 000)
- 2.1b Situace traťového úseku km 49,181 - km 56,000 – varianta B (1:10 000)
- 2.2b Situace traťového úseku km 56,000 - km 67,500 – varianta B (1:10 000)
- 2.3b Situace traťového úseku km 67,500 - km 77,500 – varianta B (1:10 000)
- 2.4b Situace traťového úseku km 77,500 - km 88,500 – varianta B (1:10 000)
- 2.5b Situace traťového úseku km 88,500 - km 95,967 – varianta B (1:10 000)

- 3.1 Situace železniční stanice Švihov u Klatov – varianta C (1:1 000)
- 3.2 Situace zastávka a výhybna Borovy – varianta A (1:1 000)
- 3.3 Situace železniční stanice Přeštice – varianta C (1:1 000)
- 3.4 Situace železniční stanice Přeštice – varianta D (1:1 000)
- 3.5 Situace železniční stanice Dobřany – varianta C (1:1 000)
- 3.6 Situace zastávka Valcha – varianta A (1:1 000)
- 3.7 Situace zastávka Plzeň-Bory – varianta A (1:1 000)
- 3.8 Situace výhybna Plzeň-Doudlevice – varianta A (1:1 000)

- 4.1 Dopravní schéma – nz. + AHr. Točník
- 4.2 Dopravní schéma – z. Dehtín
- 4.3 Dopravní schéma – žst. Švihov u Klatov
- 4.3a Dopravní schéma – žst. Švihov u Klatov – varianta A

- 4.3b Dopravní schéma – žst. Švihov u Klatov – varianta B
- 4.3c Dopravní schéma – žst. Švihov u Klatov – varianta C
- 4.4 Dopravní schéma – z. Červené Poříčí
- 4.5 Dopravní schéma – z. + AHr. Borovy
- 4.5a Dopravní schéma – z. + výh. Borovy – varianta A
- 4.6 Dopravní schéma – z. Lužany
- 4.6a Dopravní schéma – z. Lužany – varianta A
- 4.7 Dopravní schéma – žst. Přeštice
- 4.7a Dopravní schéma – žst. Přeštice – varianta A
- 4.7b Dopravní schéma – žst. Přeštice – varianta B
- 4.7c Dopravní schéma – žst. Přeštice – varianta C
- 4.7d Dopravní schéma – žst. Přeštice – varianta D
- 4.7e Dopravní schéma – žst. Přeštice – varianta E
- 4.8 Dopravní schéma – z. Přeštice-Zastávka
- 4.8a Dopravní schéma – z. Přeštice-Zastávka – varianta A
- 4.9 Dopravní schéma – žst. Chlumčany u Dobřan
- 4.9a Dopravní schéma – žst. Chlumčany u Dobřan – varianta A
- 4.9b Dopravní schéma – žst. Chlumčany u Dobřan – varianta B
- 4.10 Dopravní schéma – žst. Dobřany
- 4.10a Dopravní schéma – žst. Dobřany – varianta A
- 4.10b Dopravní schéma – žst. Dobřany – varianta B
- 4.10c Dopravní schéma – žst. Dobřany – varianta C
- 4.11 Dopravní schéma – z. Dobřany zastávka
- 4.12 Dopravní schéma – žst. Plzeň-Valcha
- 4.12a Dopravní schéma – žst. Plzeň-Valcha – varianta A
- 4.13 Dopravní schéma – z. Plzeň-Doudlevice
- 4.13a Dopravní schéma – z. + výh. Plzeň-Doudlevice – varianta A
- 4.14 Dopravní schéma – z. Plzeň zastávka
- 4.14a Dopravní schéma – z. Plzeň zastávka – varianta A
- 4.15 Dopravní schéma – z. Valcha
- 4.16 Dopravní schéma – z. Plzeň-Bory

- 5.1 KJŘ trať 183 Plzeň hl. n. – Klatovy (dle podkladů objednatele)
- 5.2 KJŘ trať 183 Klatovy – Plzeň hl. n. (dle podkladů objednatele)
- 5.1a KJŘ trať 183 Plzeň hl. n. – Klatovy (dle varianty A)
- 5.2a KJŘ trať 183 Klatovy – Plzeň hl. n. (dle varianty A)
- 5.1b KJŘ trať 183 Plzeň hl. n. – Klatovy (dle varianty B)
- 5.2b KJŘ trať 183 Klatovy – Plzeň hl. n. (dle varianty B)

- 6.1 Nákrešný jízdní řád – dle podkladů objednatele
- 6.1a Nákrešný jízdní řád – dle varianty A
- 6.1b Nákrešný jízdní řád – dle varianty B

- 7.1 Maximální traťová rychlost dle variant

- 8.1 Sklonové řešení stávajícího úseku
- 8.2 Směrové řešení stávajícího úseku
- 8.2a Směrové řešení – úpravy GPK varianta A
- 8.2b Směrové řešení – úpravy GPK varianta B