



Ministerstvo dopravy

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

SŽDC, s.o.  
OK pro posouzení rozsahu  
modernizace žel. koridorů  
Sekretář Ing. Libor Kuta  
Dlážděná 1003/7  
110 01 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne /	Naše značka 17/2009-700-VRT/1	Vyřizuje / linka Kuzivová Lenka / 225 131 574	Praha 25.03.2009
--------------------------------	----------------------------------	--	---------------------

Věc: Žádost o projednání úpravy rozsahu stavby III. TŽK Plzeň - Rokycany v Odborné komisi SŽDC pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů v souvislosti s výhledovým přivedením VRT do uzlu Plzeň

Hlavní body návrhu:

- Redukce rozsahu koridorové stavby Plzeň – Rokycany v části rekultivace trati Ejpovice – Chrást u Plzně – Plzeň Bukovec (resp. Doubravka)
- Nezbytná úprava navrhované žst. Ejpovice, bezprostředně vyplývající z ponechání obou traťových kolejí směr Chrást u Plzně

Vliv na koridorovou stavbu:

- S ohledem na problematiku vyplývající z řešení vlastnických vztahů v tunelovém úseku nelze důvodně předpokládat další zdržení stavby, neboť náročnost zapracování zmíněných úprav je minimální
- Nejedná se o navýšení investiční náročnosti stavby, pravděpodobně naopak o snížení
- Otázkou k diskusi je případný vliv provizorního zapojení stávající trati v oblasti Doubravky

Odůvodnění:

- V důsledku vyrovnání cestovních dob železnice s IAD dojde již v časovém horizontu před realizací VRT k výraznému nárůstu poptávky po přepravě zejména v dálkové a meziregionální dopravě. Tento nárůst bude vysoce nadproporční ve srovnání s jinými obdobnými relacemi, neboť ve stávajícím stavu je jízdní doba velmi neatraktivní, v důsledku rekonstrukce dochází k radikálnímu zlepšení situace. Jak vyplývá z příloženého fragmentu odborné studie, očekává se přibližně zdvojnásobení mezikrajských přepravních toků na rameni Praha-Plzeň. Zároveň se však podstatně zvýší procento denní dojížděky a tedy míra koncentrace přeprav do období cca 2 špičkových hodin. Lze odborně odhadnout, že potřebný hodinový počet dálkových (nadregionálních) vlaků bude činit cca 3 (2÷4) vlaky za hodinu v každém směru, pravděpodobně včetně vlaků IC.
- Zároveň dojde k výraznému zvýšení atraktivity spojení v regionální relaci Plzeň – Rokycany v důsledku podstatného zkrácení jízdní doby (v regionálním segmentu na koridorech jinak neobvyklém), zejména pak dovršením modernizace průjezdu uzlem



Plzeň. V důsledku této skutečnosti se očekává podstatné zkrácení intervalu regionálních vlaků Plzeň – Rokycany.

- S ohledem na výše uvedené skutečnosti a dále na fakt, že je navrhováno úvratové zaústění regionální dráhy (Ejpvovice-) Chrást u Plzně – Radnice také ve výrazně kratším intervalu, navíc s úrovnovým zapojením, a lze důvodně očekávat návrat odkláněných vlaků nákladní dopravy, lze předvídat **krajně obtížně řešitelnou situaci z hlediska kapacity dráhy již v časovém horizontu bez VRT.**
- Přivedením VRT od Prahy do prostoru Ejpvovic a její zapojení do nyní navrhované jediné dvojkolejné trati z českého vnitrozemí směr Plzeň lze tedy již nyní hodnotit jako zcela nepřijatelné. Myšlenka VR objezdu Plzně byla MD opuštěna a není dále sledována, neboť Plzeň je i v této relaci považována za dostatečně významný bod.

Závěr:

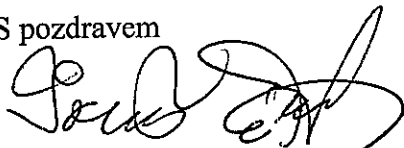
MD bylo zadáno studijní řešení tohoto problému, a přestože stupeň zpracování zatím neumožňuje prezentaci podrobně navrhované trasy, jeví se již nyní jako nejvhodnější řešení odklonění nákladní dopravy a vlaků ze směru Radnice, popř. také část vlaků regionální dopravy (zejména ve výhledu) ze směru Rokycany na stávající trať s využitím dříve plánované spojky pro nákladní dopravu od Prahy směr Plzeň hl.n. seř.n., s úpravami původního záměru pro nové využití.

Nyní navrhovaná tunelová trasa přes Doubravku bude plně využita vlaky dálkové dopravy včetně vysokorychlostních, popř. určitou částí dopravy regionální (spěšné) nebo nákladními vlaky směr Plzeň-Koterov a jejich vlivem v úrovnovém odpojení.

Přestože nyní nelze vydat definitivní stanovisko o výhledovém dořešení, žádám Vás tímto o zahájení diskuse na toto téma již v současné době, aby s ohledem na případně nezbytnou obnovu stávající trati v důsledku přivedení VRT do Plzně nebo dokonce i dříve (zejména v návaznosti na rychlou trať směr Domažlice) nedošlo případně k vysokým finančním ztrátám, popř. z hlediska SŽDC problematickému šetření NKÚ.

Mnohokrát děkuji.

S pozdravem



Ing. Tomáš Záruba

Pověřený jednáním jménem MD ČR ve věci přípravy VRT

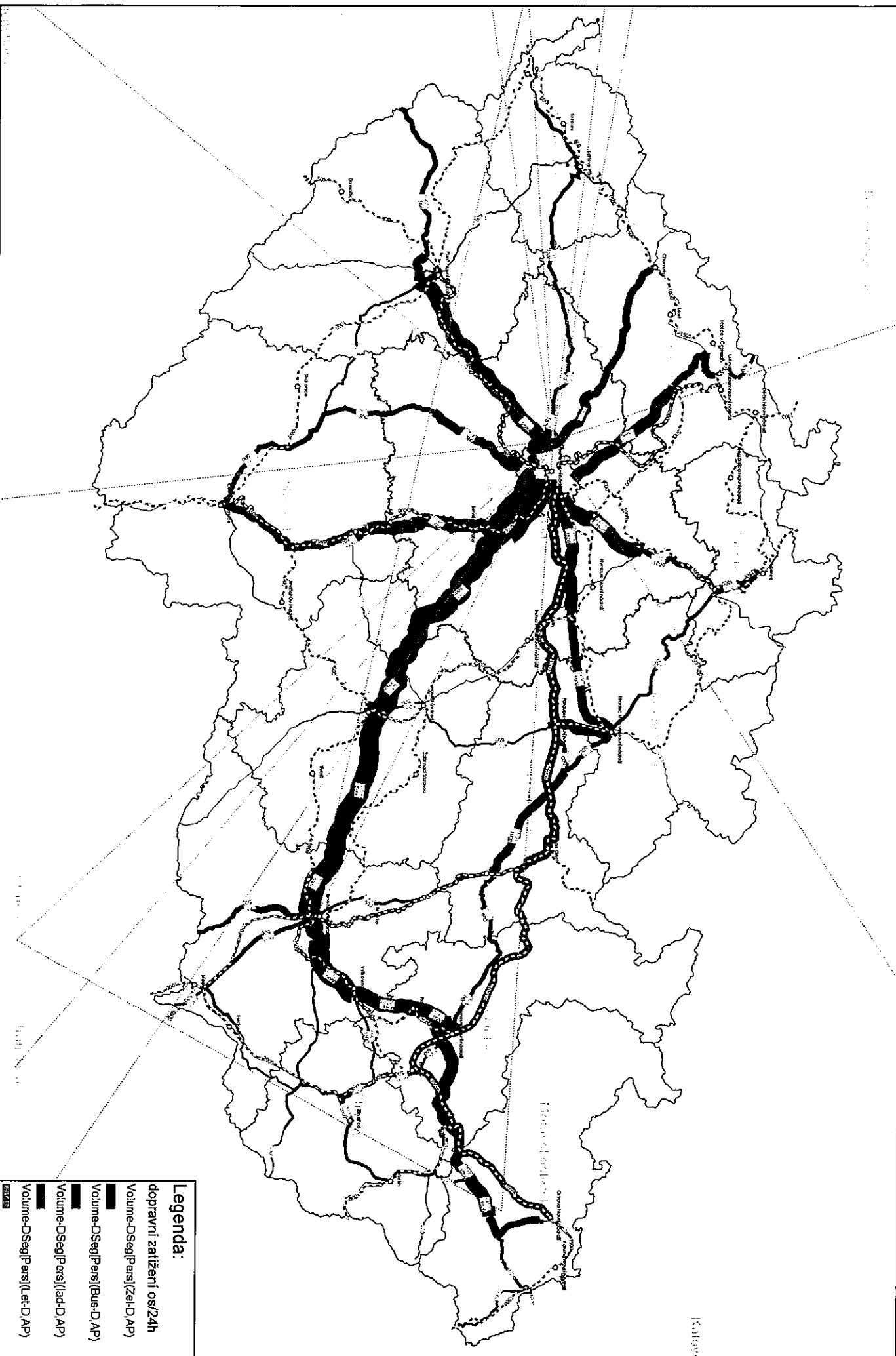
MD S700

Přílohy:

Fragment studie *Aktualizace koncepce vysokorychlostní železniční dopravy na území České republiky – Fáze A, prognóza přepravních proudů v osobní a nákladní dopravě* (přílohy 1, 2).

Na vědomí:

SŽDC OKS  
SŽDC SS Plzeň  
ČD  
MD O130



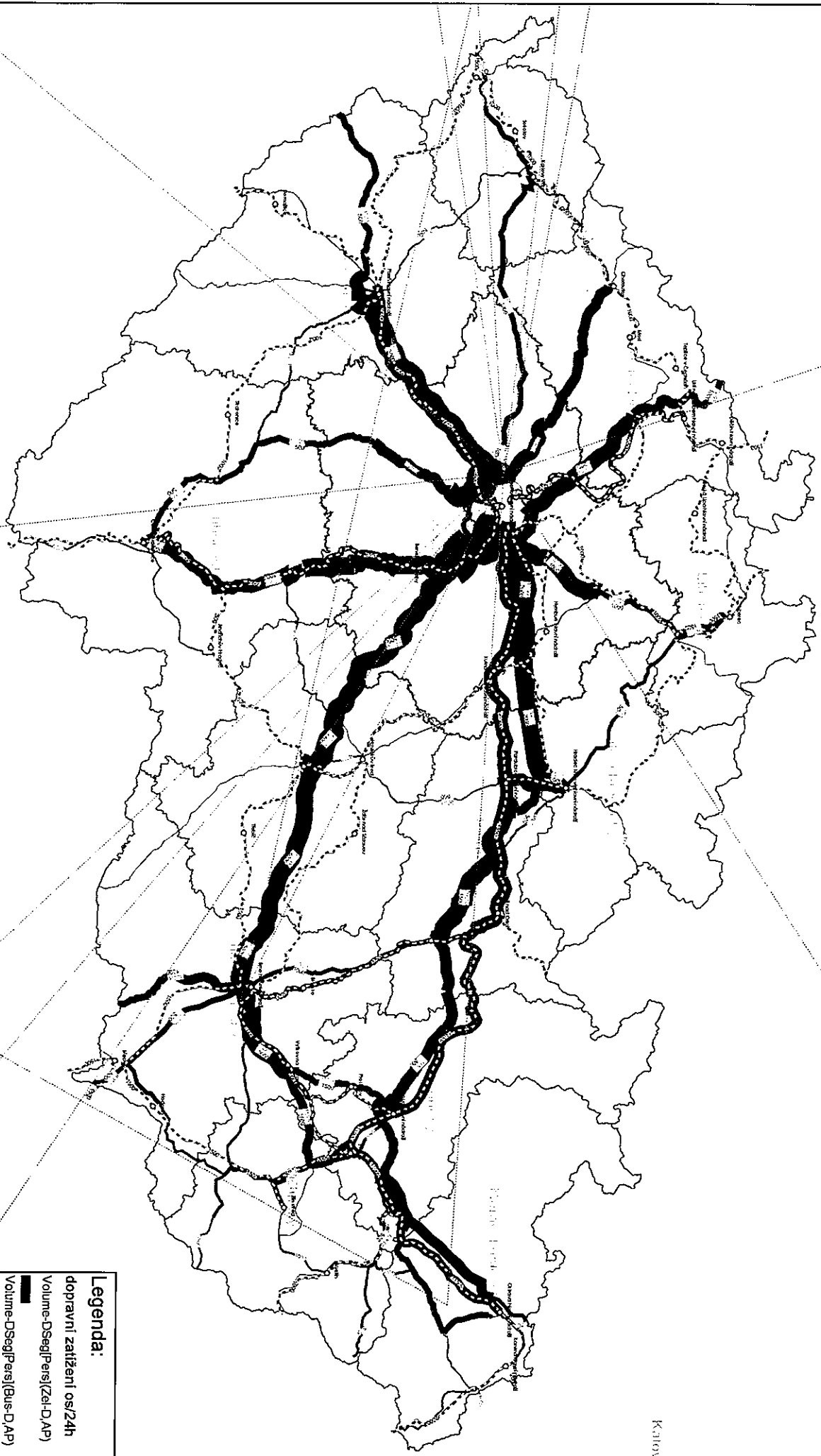
**Legenda:**

- dopravní zatížení os/24h
- Volume-DSeglPersl(Zel-D,AP)
- Volume-DSeglPersl(Bus-D,AP)
- Volume-DSeglPersl(lad-D,AP)
- Volume-DSeglPersl(Let-D,AP)

VISUM 10.03  
Datum 07/2008

DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ - OSOBY/24 HOD PRŮMĚRNÉHO DNE, VÝPOČET "Tsys"  
STAV 2007 - MEZIKRAJSKÉ A MEZINÁRODNÍ RELACE - DÁLKOVÁ DOPRAVA

příloha 1  
SUDOP PRAHA a.s.



Katlov

**Legenda:**

- dopravní zatížení os/24h
- Volume-DsegjPers(Zel-D,AP)
- Volume-DSegjPers(Bus-D,AP)
- Volume-DSegjPers(lad-D,AP)
- Volume-DSegjPers(Let-D,AP)

VISUM 10.03  
Datum 07/2008

DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ - OSOBY/24 HOD PRŮMĚRNÉHO DNE, VÝPOČET "TSys"  
VÝCHOZÍ STAV 2017 - MEZIKRAJSKÉ A MEZINÁRODNÍ RELACE - DÁLKOVÁ DOPRAVA

příloha 2  
SUDOP PRAHA a.s.