

Úvod

Železniční trať č. 162 je jednokolejná a regionální, nachází se ve Středočeském a Plzeňském kraji, v okrese Rakovník a Plzeň sever. Spojuje města a obce Rakovník, Lubná, Příčina, Zavidov, Všesulov, Čistá, Strachovice, Kožlany, Kralovice u Rakovníka, Trojany a Mladotice v délce 39 km. Trať začíná ve stanici Rakovník a končí ve stanici Mladotice. Úsek Kralovice u Rakovníka–Mladotice je od 01. 01. 1997 bez dopravy a v současnosti je nesjízdný.

Z horopisného hlediska území dráhy patří do Rakovnické a Plaské pahorkatiny, která je součástí vyššího celku Plzeňská pahorkatina. Hydrologickou osu Plzeňské pahorkatiny tvoří řeka Berounka. V blízkosti tratě v oblasti Rakovníka a Lubné protéká Černý potok, Brandský potok u obce Příčina, asi jeden a půl kilometru od tratě Petrovický potok v oblasti Petrovic a Zavidova, Šípský potok u Křekovic a Všesulova, Čistecský potok a potok Javornice v oblasti Čisté a Strachovic, v oblasti od Strachovic ke Kralovicím protéká Hradecký a Týřovský potok, v okolí Kralovic a Trojan Kralovický, Bučecký potok, v oblasti Trojan a Mladotic potom Trojanský a Mladotický potok.

Města v blízkosti železniční tratě č. 162

Jsou zde uvedeny i některé další obce s isochronou přibližně 30 minut.

Rakovník

- Rozloha: 18,5 km²
- Počet obyvatel: 16 427

Turistické cíle

- Synagoga — Rabasova galerie
- Kaple sv. Jana Nepomuckého
- Dům plaských cisterciáků — Muzeum TGM
- Část městských hradeb
- Hlavačov — zaniklý hrad
- Mariánský sloup

Významné instituce

- Ve městě působí čtyři základní školy včetně umělecké a pět středních škol včetně gymnázia.
- nemocnice
- finanční úřad
- Ve městě také působí Tylovo divadlo, Rabasova galerie, Městská knihovna a Muzeum TGM s knihovnou.

Lubná (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 8,74 km²
- Počet obyvatel: 967 (k 31. 12. 2008)

Turistické cíle

- Kostel svatého Jiří

Senec (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 4,4 km²
- Počet obyvatel: 232 (k 28. 08. 2006)

Příčina (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 2,19 km²
- Počet obyvatel: 174 (k 03. 07. 2006)

Turistický cíl

- Kamenné stádo

Petrovice (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 7,02 km²
- Počet obyvatel: 237 (k 31. 12. 2008)

Turistické cíle

- barokní kostel Navštívení Panny Marie
- Boží studánka
- zámek Petrovice

Zavidov (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 3,75 km²
- Počet obyvatel: 303 (k 03. 07. 2006)

Křekovice (okres Rakovník)

- (část obce Čistá)
- Počet obyvatel: 13 (2001)

Všesulov (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 4,17 km²
- Počet obyvatel: 138 (k 01. 01. 2012)

Turistické cíle

- Kostel svatého Martina
- Socha svatého Jana Nepomuckého

Čistá (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 29,05 km²
- Počet obyvatel: 914 (k 14. 08. 2009)

Turistické cíle

- Kostel svatého Václava na sever od vsi
- Kaple svaté Anny na jihovýchod z vesnice
- Sbor Husův dům

Zdeslav (okres Rakovník)

- (obec)
- Rozloha: 3,73 km²
- Počet obyvatel: 104 (2001)

Strachovice (část obce Čistá, osada)

- Počet obyvatel: 4

Hradecko (okres Plzeň)

- (obec)
- Rozloha: 10,3858 km²
- Počet obyvatel: 130

Turistické cíle

- barokní hospodářský dvůr Hubenov

Kožlany (okres Plzeň)

- (obec)
- Rozloha: 29,11 km²
- Počet obyvatel: 1386 (k 01. 01. 2012)

Turistické cíle

- původně gotický kostel sv. Vavřince, barokně upravený v 18. století
- bývalý hostinec u pivovaru č. p. 278
- areál židovského hřbitova
- dům č. p. 101 — rodný dům dr. Edvarda Beneše

Kralovice u Rakovníka (okres Plzeň)

- Rozloha: 39,78 km²
- Počet obyvatel: 3 485 (k 01. 01. 2012)

Turistické cíle

- Kostel sv. Petra a Pavla
- barokní Fara
- Poplužní dvůr a zámek
- Hřbitovní kaple sv. Jana Křtitele

Trojany (část obce Kralovice)

- Rozloha: 8,64 km²
- Počet obyvatel: 70

Turistické cíle

- usedlost č. p. 11 s roubeným patrovým špýcharem s malou pavlačí
- zděná čtyřboká kaple z 19. století se sanktusníkem na vrcholu
- pamětní kříž

Mladotice (okres Plzeň)

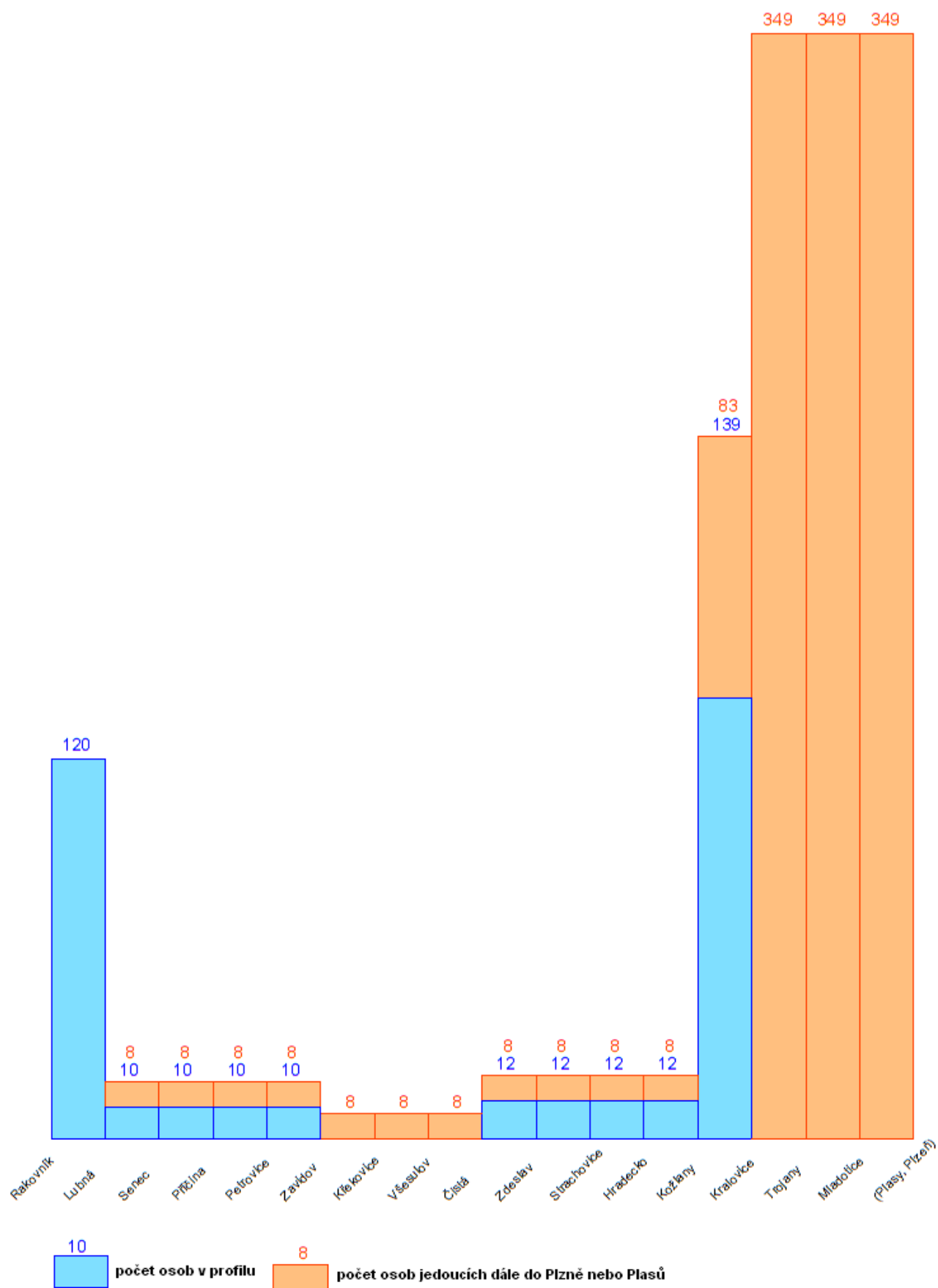
- Rozloha: 22,64 km²
- Počet obyvatel: 555 (k 01. 01. 2012)

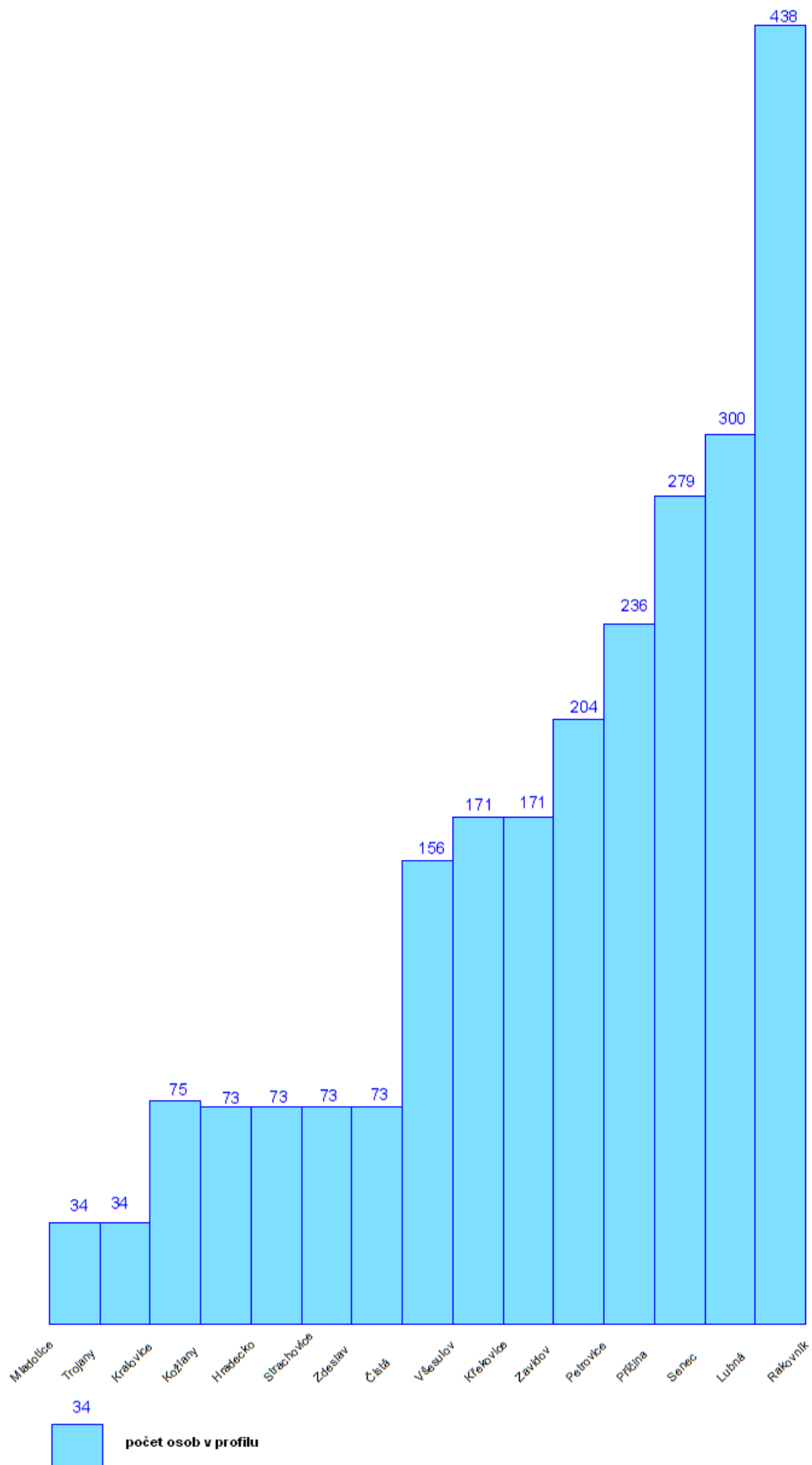
Turistické cíle

- kaple Jména Panny Marie
- sousoší Panny Marie a sv. Anny
- kaple Československé církve husitské

Dopravní poptávka v blízkosti železniční tratě č. 162

Dopravní poptávka byla zjišťována na základě údajů Českého statistického úřadu ze sčítání lidu a bytů v roce 2011 pravidelné denní Dojíždky a vyjíždky do škol a zaměstnání. Do součtu osob nejsou zahrnuti studenti nedojíždějící denně. Grafy představují kontinuální proud osob v jednom směru daným profilem bez ohledu na použitý dopravní prostředek a denní hodinu. Ve směru z Rakovníka do Mladotic byly připočítány dojíždějící rovněž do nedalekých Plasů a krajského města Plzně.





Vzdálenosti zastávek od obcí

Označení míst koresponduje s koordinační mapou „Docházkové vzdálenosti“.

Rakovník

Stanice Rakovník (z1) se nachází v centru města. Nejvzdálenější okraj města (m1) od stanice Rakovník je vzdálen cca 2000 m.

Lubná

Nejbližší okraj obce Lubná (m2) od zastávky (z2) je 200 m, centrum obce (m3) je vzdáleno cca 400 m a nejvzdálenější část obce (m4) je vzdálena cca 1200 m.

Okraj sousední obce Senec (m5) je od zastávky vzdálen 1400 m.

Příčina

Nejbližší okraj obce Příčina (m6) je vzdálen od zastávky (z3) 1000 m, centrum obce (m7) je vzdáleno cca 1200 m, nejvzdálenější část obce (m8) cca 1700 m.

Zavidov

Stanice (z4) se nachází přímo na okraji obce, centrum obce (m9) je vzdáleno asi 600 m, nejvzdálenější okraj obce (m10) je vzdálen od zastávky asi 1200 m.

Okraj sousední obce Petroviče (m11) je vzdálen od zastávky Zavidov cca 1500 m.

Všesulov

Okraj obce Všesulov (m12) leží cca 400 m od zastávky (z5), centrum obce (m13) je od zastávky vzdáleno cca 850 m, nejvzdálenější okraj (m14) je vzdálen cca 1500 m.

Okraj obce Křekovice (m15) je od zastávky Všesulov vzdálen cca 1450 m.

Čistá

Zastávka Čistá (z6) leží přímo na okraji obce Čistá.

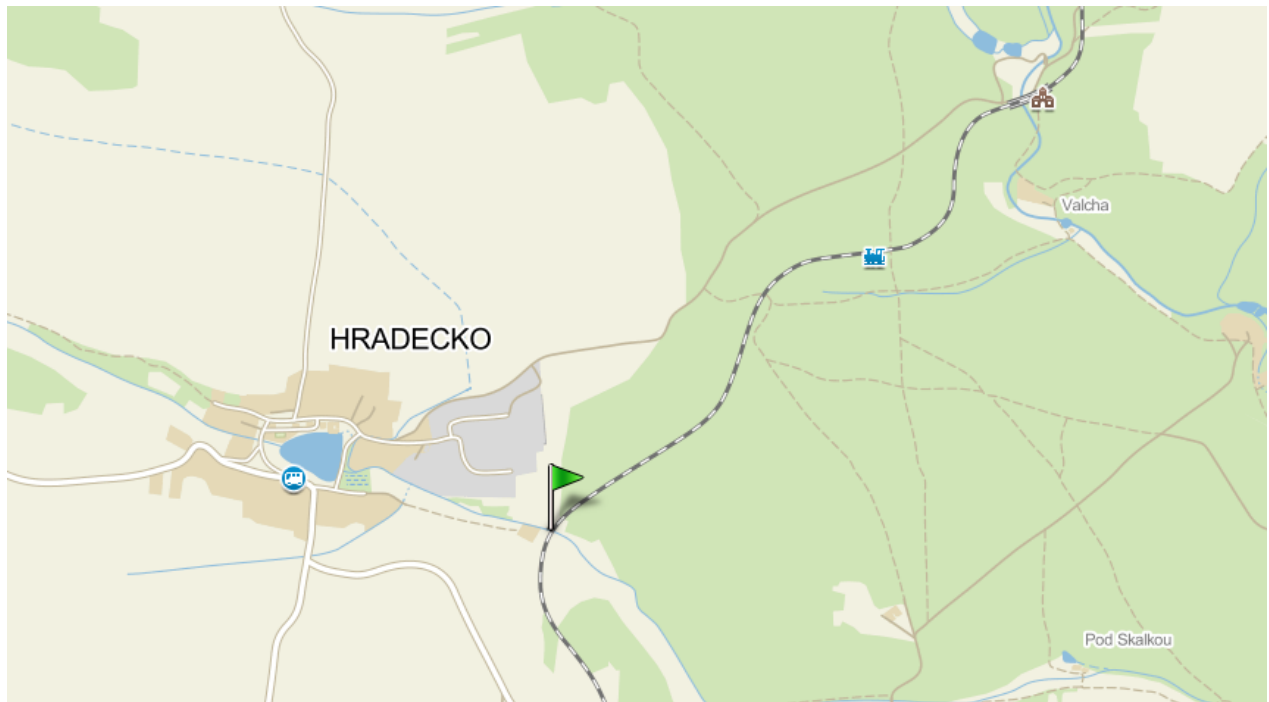
Centrum obce (m16) je vzdáleno cca 730 m, nejvzdálenější okraj obce (m17) 1300 m.

Strachovice

Zastávka Strachovice (z7) se nachází cca 1 km hluboko v lese na Strachovicku. Naprosto bezvýznamná obec Strachovice (m18) se nachází cca 1700 m od zastávky lesní cestou, cca 1750 m od obce Hradecko (m19).

Tato zastávka je pro pravidelný provoz tratě umístěna naprosto nevhodně.

Zastávku by bylo vhodné přemístit o 1250 m ve směru do Kožlan k místu, kde trať protíná Hradecký potok (nz1).



Obrázek 1 Přemístění zastávky Strachovice

Kožlany

Okraj obydlené části obce Kožlany (m20) je od zastávky (z8) vzdálen cca 900 m, centrum obce (m21) je vzdáleno cca 1600 m, nejvzdálenější okraj obce (m22) potom cca 2800 m.

Kralovice

Stanice Kralovice (z9) leží přímo v obci. Její centrum (m23) je od stanice vzdáleno cca 1000 m, nejvzdálenější okraj obce (m24) potom 2000 m.

V okrajové části Kralovic by bylo vhodné zřídit další novou zastávku (nz2).

Trojany

Zastávka Trojany (z10) se nachází v lese, obec Trojany (m25) se nachází více než 2600 m od zastávky. Ve vzdálenosti 2400 m od zastávky Trojany se nachází obec Bukovina (m26), v níž žije 60 obyvatel. Ve vzdálenosti 2300 m od zastávky Trojany se rovněž nachází obec Hadačka (m27) (450 obyvatel) a Výrov (120 obyvatel).

Mladotice

Stanice Mladotice se nachází na okraji obce Mladotice. Centrum obce (m28) je od zastávky vzdáleno cca 300 m, okrajové části (m29) cca 600 m.

Závěr

Z uvedeného průzkumu poloh zastávek vyplývá, že zcela nevhodně jsou umístěny zastávky Strachovice a Trojany. Místo zastávky Strachovice je vhodné zřídit novou zastávku Hradecko. Zastávka Strachovice by mohla sloužit jen jako turistická. V Kralovicích je vhodné zřídit další zastávku, která by sloužila především obyvatelům opačného konce města.

Zastávku Trojany je vhodné pro pravidelný provoz zrušit, vzhledem ke vzdálenostem nejbližších obcí, bez náhrady.

Průvodní zpráva — Přílohy 3, 4 a 5 — Bc. Filip Štajner

Význam **Přílohy 3** spočívá ve snadném pochopení linkového vedení autobusové dopravy. Zobrazeny jsou všechny autobusové linky, které obsluhují dotčené obce společně s železniční tratí č. 162 *Rakovník–Kralovice u Rakovníka–Mladotice*. Přestože autobusové linky byly rozděleny na základě linkového vedení ve vztahu k železniční trati č. 162, je nutné poznamenat, že četnosti autobusových spojů jednotlivých linek se mohou vzájemně lišit.

Nejprve byly analyzovány autobusové linky, které obsluhují obce v blízkosti, avšak mimo železniční trať č. 162, a plní přirozenou funkci podřadného dopravního systému. Naproti tomu byly zjištěny autobusové linky č. 310880 *Rakovník–Čistá–Kralovice* a č. 310970 (B97) *Rakovník–Čistá–Kralovice*, které jsou trasovány paralelně s železniční tratí č. 162 a obsluhují přibližně stejné obce. V Příloze 5 je navíc srovnána autobusová linka č. 310970 (B97) s železniční tratí č. 162 z hlediska cestovní doby a četnosti spojů. Ve snaze zvýšit dělbu přepravní práce železniční dopravy a posílit její přirozenou funkci páteřního dopravního systému, je doporučeno zvážit zrušení za předpokladu, že bude nabídnuta adekvátní náhrada obcím Hostokryje, Václavy, Řeřichy a Břežany prostřednictvím jiných autobusových linek. K posledním autobusovým linkám, které byly rozlišeny, patří autobusové linky č. 460800 *Kralovice–Plzeň* a č. 440800 *Plzeň–Kralovice–Čistá*. V úseku Kralovice–Plzeň se jedná o téže autobusové linky s tím, že první uvedená je vedena v pracovní dny a druhá o víkendu. Již samotná četnost autobusových spojů linky č. 460800 — v porovnání s autobusovými linkami č. 310880 a č. 310970 — naznačuje, že město Kralovice je spádovou oblastí — spíše než pro město Rakovník — pro město Plzeň.

V **Příloze 4** byly srovnány cestovní doby železniční a autobusové dopravy v úseku Kralovice–Plzeň. S ohledem na dostupné zdroje byly zpracovány pro železniční dopravu GVD 1988/1989, GVD 1996/1997 a částečně GVD 2013/2014. Důležitým je GVD 1996/1997, který jako poslední zahrnoval pravidelnou železniční osobní dopravu v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Mladotice. Pro autobusovou dopravu byl vybrán jízdní řád platný od 15. 12. 2013 do 13. 12. 2014. Železniční doprava patrně může být vůči autobusové dopravě časově konkurenceschopná — srovnáváme-li s odstupem 17 let. Cestovní doby byly vybírány podle vhodně zvolených kritérií. U autobusové dopravy se jedná o modus — o nejčastěji se vyskytující hodnotu cestovní doby —, v případě železniční dopravy hovoříme o minimech — o kombinacích minimálních hodnot cestovních dob, přičemž není zohledněna doba potřebná pro přestup v žst. Mladotice.

Příloha 5 obsahuje výpočet jízdních dob v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Mladotice. Výpočet je zjednodušen, neboť se nepodařilo získat příslušný nákrešný přehled železničního svršku. Poloměry směrových oblouků R byly odměřeny z dostupných mapových podkladů s důrazem na co nejvyšší dosažitelnou přesnost. Z tohoto důvodu je zřejmé, že nemohly být posouzeny krajní a mezilehlé přechodnice. Bylo identifikováno 22 směrových oblouků, pro které byly zjištěny hodnoty maximální traťové rychlosti V_{max} , prostřednictvím kterých byly vhodně stanoveny dvě hodnoty navržené traťové rychlosti V_n — „úspornějších“ 60 km/h a „velkorysejších“ 70 km/h. Zvolenou metodu lze považovat za přijatelnou, jelikož obnovení železniční tratě v úplném rozsahu je nevyhnutelné — na řadě míst zcela chybí prvky železničního svršku — a trasování železniční tratě prochází územím, které umožňuje změny prostorové polohy koleje. Výpočet nebere v úvahu vliv podélného sklonu s , který dosahuje hodnot až kolem 24 ‰, což se může projevit na vyšší hodnotě jízdní doby v případě nasazení například motorového vozu řady 810 nebo motorových jednotek řad 814 a 814.2. Naproti tomu se zřejmě neprojeví v případě nasazení například motorových vozů řad 840 a 841. Výpočet byl proveden na základě jednoduchých vztahů pro rovnoměrně zrychlený a zpomalený přímočarý pohyb a pro rovnoměrný přímočarý pohyb. Je uvažováno, že nedochází k žádnému zastavení v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Mladotice — jediná zast. Trojany je zrušena a železniční přejezdy jsou zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

Hodnoty jízdní doby v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Mladotice činí 14 minut — pro $V_n = 60$ km/h — a 12 minut — pro $V_n = 70$ km/h. Hodnoty cestovní doby v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Plzeň hl.n. jsou 61 a 59 minut s tím, že je zohledněna doba potřebná pro přestup v žst. Mladotice — pět minut — a je zavedena přestupní vazba na vlakové spoje kategorie R.

Na **závěr** je vhodné říci, že s ohledem na malý rozdíl mezi hodnotami jízdní doby v traťovém úseku Kralovice u Rakovníka–Mladotice je preferována spíše „úspornější“ hodnota navržené traťové rychlosti V_n . Důvodem je, že taktéž nelze zanedbat finanční hledisko. Přestože byl zjednodušen výpočet, jak již bylo vysvětleno, výsledky potvrzují, že v úseku Kralovice u Rakovníka–Plzeň může být železniční doprava vzhledem k autobusové dopravě časově konkurenceschopná. Je pravděpodobné, že jedinou smysluplnou existenci železniční tratě č. 162 lze nalézt v pravidelné železniční osobní dopravě pouze v celé délce.